

TESIS DOCTORAL:
PROTAGONISMO DO VAZIO: A URBANIDADE DO TERRITÓRIO

DOUTORANDA: LUÍSA MARIA DIAS VALENTE



DIRECTOR: PROFESSOR DOUTOR JOSÉ ANTONIO FRANCO TABOADA

CODIRECTORA: PROFESSORA DOUTORA TERESA SÁ MARQUES

TESE DE DOUTORAMENTO UDC | 2014

DEPARTAMENTO DE REPRESENTACIÓN E TEORÍA ARQUITECTÓNICAS

UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Para os meus Pais,

Para a minha irmã,

Agradecimentos

Mais que uma simples formalidade, quero expressar o profundo agradecimento a todas as pessoas que comigo partilharam significativamente o desenvolvimento deste curso de Doutoramento, sem as quais não teria sido possível.

Agradeço ao Professor Doutor José António Franco Taboada a orientação, o enorme rigor científico, a disponibilidade e generosidade reveladas, motivação e apoio permanente e sobretudo a Amizade!

À Professora Doutora Teresa Sá Marques agradeço a co-orientação, a competência científica, com quem aprendi a cultivar os laços disciplinares entre a Arquitectura e a Geografia, a Amizade e o exemplo!

No meu percurso de investigação, um reconhecimento muito especial ao Professor Doutor Francisco Barata Fernandes, uma Referência neste meu olhar sobre as questões urbanísticas.

A minha família, pela insubstituível e incortornável raiz de afectos: aos meus Pais, José Luís e Amélia, pelos valores que me ensinam, pelos momentos de encorajamento, pelo apoio incondicional e carinho! À minha irmã, Irene Valente, agradeço a Amizade, motivação e determinação permanentes ao longo deste meu percurso e, simultaneamente, a leitura atenta, as sugestões e as críticas ao conteúdo desta tese.

Agradeço à Vanda Reis o profissionalismo que dedicou à parte gráfica; a disponibilidade sem limites e à sua Amizade ao longo dos anos.

Agradeço a todas as pessoas que contactei em arquivos, faculdades, bibliotecas, em especial na Câmara Municipal de Matosinhos e Arquivo Histórico de Matosinhos como principal fonte de documentação utilizada no trabalho.

Ao meu Amigo Doutor Guilherme Pinto, Presidente da Câmara Municipal de Matosinhos, agradeço a confiança e Amizade.

E por último quero agradecer à Cidade de Matosinhos por se ter deixado partilhar e por me permitir tê-la percorrido desta forma **porque ser cidade não é fácil!**

A Todos o meu sincero agradecimento!

“De tudo, ficam três coisas:
a certeza e que estamos sempre começando...
a certeza de que é preciso continuar...
a certeza de que seremos interrompidos antes de terminar...

Portanto devemos
fazer da interrupção um caminho novo...
da queda um passo de dança...
do medo uma escada...
do sonho uma ponte...
da procura...um encontro...
do encontro uma conquista”

Fernando Pessoa

RESUMEN

El objetivo de esta tesis consiste en desarrollar un proceso de reflexión e investigación, organizado, vinculado en el tiempo y en ocasiones especulativo, y en contribuir a la vez a comprender mejor la cuestión urbanística como un objeto —la ciudad— que representa una parte determinante y fundamental del sistema espacial del territorio, de la mayor complejidad.

La ciudad objeto de estudio en este trabajo de investigación, Matosinhos, se entiende como una arquitectura de gran escala. Esta arquitectura no solo es la imagen visible de la ciudad que se refleja en la totalidad de sus arquitecturas propiamente dichas, sino que se contempla también como una construcción de la ciudad en el tiempo. La forma de la ciudad siempre es la forma de un tiempo de la ciudad, y hay varios tiempos en la forma de la ciudad que pretendemos investigar.

Resaltamos la importancia que adquieren los instrumentos de la tipología y la morfología en el análisis urbano, mostrando también cómo se enfocan, el urbanismo y la arquitectura en la investigación y la intervención en la ciudad contemporánea. También es importante concluir que el análisis urbano “explica” las propuestas urbanísticas y arquitectónicas, profundizando en la investigación sobre las características urbanas de cada una de las partes de la ciudad contemporánea.

RESUMO

O obxectivo deste ensaio consiste en desenvolver un proceso de reflexión e investigación, organizado, vinculado no tempo e en ocasións especulativo, e en contribuír asemade a comprender mellor a cuestión urbanística como un obxecto —a cidade— que representa unha parte determinante e fundamental do sistema espacial, da maior complexidade.

A cidade obxecto de estudo deste traballo de investigación, Matosinhos, enténdese como unha arquitectura. Esta arquitectura non só é a imaxe visíbel da cidade e se reflicte na totalidade das súas arquitecturas, senón que se contempla como unha construción da cidade no tempo. A forma da cidade sempre é a forma dun tempo da cidade, e hai varios tempos na forma da cidade que pretendemos investigar.

Salientamos a importancia que adquiren os instrumentos da tipoloxía e a morfoloxía na análise urbana, amosando tamén como se enfocan, entre eles, as preocupacións do urbanismo e a arquitectura na investigación e a intervención na cidade contemporánea. O máis importante é concluír que a análise urbana “informa” as propostas urbanísticas e arquitectónicas, afondando na investigación sobre as especificacións urbanas de cada unha das partes da cidade contemporánea.

RESUMEN

La ciudad contemporánea, espacio de incidencia de un proceso de permanentes transformaciones de las estructuras preexistentes, presenta estructuras sedimentadas que se ven sometidas a presión por nuevas dinámicas de inversión inmobiliaria y de políticas de vivienda, y va provocando enfrentamientos en las periferias, entre antiguos tejidos rurales y nuevos parcelamientos urbanos especulativos de sustitución de los tipos edificados, con progresivas rupturas en su morfología consolidada. Estas rupturas se traducen en alteraciones arquitectónicas, desequilibrios formales y volumétricos, reestructuración catastral por asociación de parcelas y también por rupturas en el nivel funcional, que se traducen a su vez en una concentración de nuevos programas en los cascos urbanos, provocando situaciones de congestión y de monofuncionalidad.

La imposibilidad de definir una “forma urbana” global en la ciudad contemporánea (tal y como la definimos para la ciudad “medieval”, “renacentista” u “ochocentista”) significa que esta no desarrolla un proceso de transformación morfológica, simultáneo al de transformación tipológica. Es decir, significa que existe, hoy, un desfase entre el proceso histórico de conformación de las distintas partes que sustentan a la ciudad contemporánea y la práctica de construcción, de carácter especulativo, que sobre ellas interviene, “conducida” ya no por la relación entre tipología edificada y morfología urbana, sino solamente por la conexión entre la parcela individual, edificable, y todas las demás, individuales y aisladas en sí.

Desde este punto de vista, el análisis urbano debe ser dirigido hacia la identificación y caracterización de las distintas partes que constituyen la estructura urbana, explicitando sus características específicas. Se pretende contradecir una visión abstractizante, cuantificadora y sectorial del análisis funcionalista tradicional. Se trata de identificar los principales aspectos del proceso de transformación urbana y de orientación de su proceso histórico de formación, con la ayuda del análisis cartográfico, de la historia de la ciudad y de la arquitectura y del propio conocimiento directo. Se pretende definir e identificar las homogeneas y heterogeneas físicas y funcionales en una determinada parte de la ciudad o en toda la ciudad. En este proceso es necesario proceder a la caracterización formal, organizativa y estructural de los tipos edificados, a la identificación del papel estructurante de los espacios públicos y de las emergencias arquitectónicas.

En el contexto descrito, es necesario hablar del Análisis Morfológico y de su aplicabilidad en la orientación de nuevas hipótesis de transformación para la ciudad contemporánea y futura. Este es un “tema” que ha sido más debatido que probado, lo que a pesar de todo nos hace entender la pertinencia que adquiere hoy en el estudio de los fenómenos urbanos. El Análisis Morfológico representa la aproximación a la ciudad a partir de la distinción y del nombramiento de las distintas partes de la estructura urbana con base en sus

características visibles propias, contradiciendo la visión “generalista” y “cuantificadora” del análisis sistémico. Permite identificar en cada una de esas partes la relación que la morfología urbana establece con el proceso histórico (estudio histórico-morfológico) y con las tipologías edificadas (estudio tipo-morfológico), y caracterizar la articulación entre estructura viaria y estructura catastral (estudio de la relación espacio público/privado). El conocimiento analítico de la ciudad deja así de tener una representación exclusivamente bidimensional y planimétrica a partir de caracterizaciones cuantitativas, pasando a contemplar las relaciones tridimensionales que se establecen entre historia y edificación, entre tiempo y espacio, interpretaciones cualitativas de la morfología urbana. El Análisis Morfológico implica el estudio de las leyes “físicas”, inherentes al proceso de modificación, deformación o transformación del hecho urbano, y apunta cuáles de estas leyes “pueden ser individualizadas (si el estudio se relaciona con las cosas existentes) o presupuestas (si el estudio se relaciona con los proyectos para el futuro)”, entre la arquitectura y la ciudad.

La relación entre tipología edificada y morfología urbana está completamente subvertida: se deriva mecánicamente de la cantidad de la primera, sin determinar directamente los modos y las cualidades de la segunda; la forma urbana, si así se puede decir, registra los incrementos bajo el aspecto de sucesivas extensiones, sin motivar los caracteres y las relaciones con ella misma (por eso ya no es forma, sino solo fenómeno urbano).

El Análisis Morfológico no puede ser enfocado como una teoría de la proyección arquitectónica o como “receta para hacer ciudad”, sino que se presenta como una guía identificadora de las principales cuestiones del proceso de transformación urbana y, consecuentemente, un buen método en la orientación de su desarrollo. Son diversas las aplicaciones de esta “guía”: en el estudio de la cartografía, en la identificación de las homogeneas y de las heterogeneas físicas y funcionales entre los diversos tejidos urbanos, en la caracterización formal, organizativa y estructural de los tipos edificados, en su clasificación desde el punto de vista arquitectónico y urbano o en la identificación del papel estructurante de los espacios públicos y de las emergencias arquitectónicas; partiendo de aquí, se vuelve fundamental en la orientación de la reglamentación urbanística (adaptada a la individualidad de los tejidos urbanos) y de la intervención arquitectónica (definiendo los límites exigibles en la transformación de los diversos componentes), apoyando la experimentación proyectual en la demostración de noticias y diversas soluciones tipológico-constructivas, insertadas en la morfología urbana existente.

El Análisis Morfológico no ayuda a los urbanistas y a los arquitectos a reencontrar el paradigma de una “forma urbana” global, para la ciudad contemporánea. Les ayuda, por el contrario, a comprender que la ciudad de hoy es un producto histórico plural (y no singular) que debe ser abordado, interpretado y transformado en sus partes diferenciadas, con instrumentos y proyectos diferenciados.

Una ciudad se caracterizará entonces tanto más —o tendrá significado— cuanto más tiendan el ordenamiento espacial y el interpretativo a sobreponerse, hasta volverse indispensables el uno para el otro. Pero solo reinterpretabo en todas las ocasiones todos los elementos en juego puede esta indispensabilidad ser un “juicio, es decir, un proceso en continua evaluación; y reinterpretar significa proyectar” (Carlo Aymonino, 1984). Lo que distingue el Análisis Morfológico de otros abordajes sobre el hecho urbano es el hecho de que este puede constituir, simultáneamente, un método analítico y proyectual.

La importancia que adquieren hoy, en el Análisis Urbano, los instrumentos de la tipología y de la morfología demuestra cómo se aproximan las preocupaciones de la Urbanística y de la Arquitectura en la investigación y en la intervención sobre la ciudad contemporánea. Una de estas preocupaciones, quizás la más importante, es la de determinar hasta qué punto el Análisis Morfológico puede “informar” las propuestas arquitectónica y urbanística, es decir, hasta qué punto es posible y deseable, a través de instrumentos de estudio como la tipología o la morfología, profundizar en la investigación sobre las especificidades urbanas, en el sentido de enriquecer y sustentar la calidad del Proyecto y del Plano. Fue exactamente esta preocupación lo que motivó el desarrollo de este trabajo de reflexión e investigación: contribuir al estudio del proceso de construcción de la ciudad como una parte determinante y esencial de un sistema socio-espacial de gran complejidad.

La relación entre la tipología edificada y la morfología urbana no solo identifica el proceso histórico de la ciudad, sino que también caracteriza cada uno de sus períodos y permite evaluar los cambios fundamentales en la arquitectura y en su expresión urbana. Carlo Aymonino define la tipología edificada como “el estudio de los elementos organizativos-estructurales artificiales (entendiendo aquí no solo los edificios, también los muros, las vías, la forma urbana de un determinado período histórico o una particular forma urbana, lo que es lo mismo)”. Supera así la definición de tipología como simple asociación y clasificación de tipos arquitectónicos aislados o arquetipos constructivos, como era entendida en la definición iluminista de Quatremère de Quincy en el siglo XVIII, y después por Durand en el siglo XIX. Propone la definición de los tipos edificados en su relación con el soporte físico y el espacio urbano exterior.

La verificación de determinadas tipologías de las leyes de repetición y de su articulación con el soporte físico constituye la base del estudio de la relación entre la tipología edificada y la morfología urbana. Con estos instrumentos de análisis urbano es posible abordar la definición de áreas homogéneas y de áreas heterogéneas en determinado contexto urbano, interpretando e identificando situaciones estables o de ruptura en el interior de la estructura urbana.

No podemos pretender, dada la nueva y compleja escala de los problemas y la pesada herencia de la construcción “caótica” del último medio siglo, conferir una única forma a la ciudad y representarla con un único ritmo figurativo. La ciudad contemporánea está

prácticamente condenada a organizarse por partes. El problema es saber cómo se define o se constituye cada una de esas partes. Mediante la combinación e interrelación de esas partes es como puede llegar a formarse una nueva estructura urbana. Para la distinción de cada una de las partes de la ciudad sedimentadas dentro de la ciudad contemporánea, es necesaria una operación que exige un conocimiento profundo, objetivo y selectivo de la realidad, que el análisis funcionalista tradicional nunca pretendió hacer.

Así, la ciudad es entendida “como un laboratorio de Arquitectura, como maqueta a escala natural, esto es, el análisis de la ciudad a través de un distanciamiento y racionalización en relación a un fenómeno tan complejo y apasionante como el fenómeno urbano, conseguimos identificar determinadas situaciones, temas, problemas específicos que se pueden individualizar como objeto de estudio” (Fernandes, Francisco Barata, 1990).

La ciudad objeto de estudio de este trabajo de investigación, Matosinhos, es entendida como una arquitectura. Arquitectura no solo en la imagen visible de la ciudad, en el conjunto edificado y en sus espacios públicos, sino arquitectura como construcción, la construcción de la ciudad en el tiempo. La forma de la ciudad es siempre la forma de un tiempo de la ciudad, y existen diversos tiempos que se han investigado.

La construcción de la ciudad, de una parte de la ciudad, “combina a lo largo del tiempo diversas operaciones sobre el terreno, y la edificación y la complejidad de su resultado no es solo la repetición de los tipos o la yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso de encadenamiento en el cual las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios” (Manuel de Solà-Morales y Rubió, 1975).

Este trabajo ofrece también la posibilidad de identificar determinados modelos de ciudad en la ciudad construida, a pesar de reconocer que la ciudad es el resultado de superposiciones o yuxtaposiciones de modelos urbanos. Este estudio pretende identificar los procesos de transformación urbana en un área-estudio de ciudad, que pretendemos elaborar en el nivel de su esencia y no solo en el nivel de su apariencia, procurando caracterizar situaciones para en un futuro intervenir restituyendo una determinada identidad de espacio urbano cualificado sin que eso signifique un retorno a los modelos tradicionales.

No se pretende la definición, caracterización y clasificación de todos los elementos de una determinada realidad urbana, aunque sí encontrar un criterio y una estrategia de abordaje que, por un lado, identifiquen dominancias en las relaciones entre esos elementos. Se trata de identificar permanencias y transformaciones que sinteticen un determinado fenómeno urbano. Al intervenir en la ciudad contemporánea, independientemente de si optamos por una solución de continuidad o de discontinuidad, lo importante es

(re)conocer la parte en la que estamos interviniendo para, siempre que sea posible, establecer en su contexto una relación significativa, cualquiera que sea, entre nuevos tipos edificados y formas urbanas preexistentes.

Destacamos así la importancia que adquieren en el análisis urbano los instrumentos de la tipología y de la morfología, demostrando también cómo se aproximan las preocupaciones de la urbanística y de la arquitectura en la investigación y en la intervención sobre la ciudad contemporánea. La más importante que destacamos es la de determinar que el análisis urbano “informa” las propuestas urbanísticas y arquitectónicas, profundizando en la investigación sobre las especificidades urbanas de cada una de las partes de la ciudad contemporánea.

Diseñar la ciudad hoy e intervenir en ella es también conocer la ciudad antigua y moderna en sus morfologías y procesos de formación. Así, nuestro recorrido ha sido el de abordar algunos modelos (modelo de la ciudad medieval, industrial y del movimiento moderno) disponibles en el diseño de la ciudad contemporánea, modelos que es necesario conocer en profundidad por sus características morfológicas.

El interés por la forma urbana para evaluar con objetividad los contenidos de la ciudad tradicional y de la ciudad moderna nos lleva a la necesidad de profundizar en la(s) lectura(s) de la ciudad físico-espacial, donde la morfología permite evidenciar la diferenciación entre uno y otro espacio, entre una y otra forma, y explicar las características de cada parte de la ciudad en la ciudad.

Se juntan a este otros niveles de lectura que revelan distintos contenidos (históricos, geográficos, económicos, sociales y otros); pero este conjunto de lecturas existe porque la ciudad existe como hecho físico y material, como forma urbana.

Conscientes de su papel en la construcción de la ciudad, es esta lectura arquitectónica la que nos interesa, y cuya validez procuramos probar como contribución a la práctica del diseño urbano: la dimensión física de la morfología de la ciudad, porque el profundo conocimiento de la morfología urbana y de la historia de la forma urbana nos permite avanzar en la concepción futura de la ciudad.

Así, intervenir en la ciudad exige el conocimiento objetivo de su proceso dinámico de transformación con el fin de identificar en su todo, o en sus partes, a través del análisis tipo-morfológico los procesos de formación, de ruptura y de consolidación, de transformación o permanencia de los hechos arquitectónicos caracterizadores de la forma urbana.

La permanencia del *genius loci* y la modernidad de las acciones a aplicar deben coexistir en una relación recíproca, de (re)composición de los fragmentos presentes y pasados, relaciones que nos puedan conducir al diseño urbano, de un escenario cada vez más amplio. La ciudad se afirma como una red de interrelaciones entre los diversos objetos y contextos, pues de aquí resulta su significado existencial: se acentúa así su historia e identidad.

En nuestro estudio ha sido de gran importancia identificar y caracterizar las unidades morfológicas, para que en el futuro se puedan afirmar como partes de ciudad consolidada, según modelos que no son necesariamente los tradicionales. Se ha desarrollado un recorrido para el entendimiento en el campo disciplinar del urbanismo, apoyado no solo en el conocimiento de la historia de la ciudad, sino también en la práctica del análisis tipo-morfológico, siguiendo el proceso de transformación urbana.

Las conclusiones que presentamos proceden de un trabajo de investigación, de experimentación, de análisis comparado y de síntesis de entender la ciudad. La construcción de un proceso de investigación está estructurada en cinco capítulos: primer capítulo (I), Ciudad y Arquitectura; segundo capítulo (II), Un recorrido por la transformación urbana de Matosinhos; tercer capítulo (III), La forma del plano en la forma de la ciudad — Tres planos de urbanización en la transformación urbana de Matosinhos; cuarto capítulo (IV), Las ciudades en la ciudad; quinto capítulo (V), Conclusiones de un recorrido. Así, con este trabajo se pretende contribuir a profundizar en el conocimiento de las transformaciones urbanas:

En el primer capítulo (I), Ciudad y Arquitectura, proponemos la interpretación de la arquitectura y la ciudad como fenómenos no distinguidos, la arquitectura es el instrumento que da forma a la ciudad, la ciudad entendida como arquitectura, traducida en el tiempo, crece sobre sí, adquiere consciencia y memoria manteniendo la permanencia de los trazos originarios, existiendo así una relación profunda entre hecho arquitectónico y hecho urbano. Analizamos algunos ejemplos de la historia urbana que han sido elucidativos de las modificaciones verificadas en el tiempo y, en particular, con el nacimiento de la ciudad moderna, destacamos la importancia del análisis urbano para comprender que la ciudad de hoy es un producto histórico plural y no singular, que debe ser abordado, interpretando y transformando en sus partes diferenciadas con instrumentos y proyectos diferenciados.

En el segundo capítulo (II), Un recorrido por la transformación urbana de Matosinhos, proponemos acompañar el recorrido que parte de la forma urbana de la ciudad tradicional para llegar a una realidad múltiple y compleja de la ciudad contemporánea, señalando de esta forma los recorridos y las señales de mayor significación de la transformación urbana, que no obedecen enteramente a un punto de vista histórico, sino a una intervención proyectual urbana, teniendo como referencia el final del siglo XVIII. Se pretende encontrar la

identificación de los acontecimientos urbanos y fenómenos arquitectónicos que dominan y caracterizan un área de estudio representativa en el desarrollo de la ciudad y su modo de articulación para una correcta evaluación de su significado actual.

El tercer capítulo (III), La forma del plano en la forma de la ciudad — Tres planos de urbanización en la transformación urbana de Matosinhos, constituye un punto de partida en la interpretación operativa de los hechos urbanos. Proponemos analizar en cada plano el concepto de identidad que se ha traducido en proyecto de ciudad y compararlo con un modelo de ciudad (re)conocido en la concepción de los diversos planos, así como el enfrentamiento en la realidad en la que se ha transformado, es decir, la ciudad planeada y su (no) identidad en la ciudad construida. El estudio de la transformación urbana del área de cada plano está relacionado con la idea de reconocerse o reconstituir un hilo conductor. Ese hilo conductor significa la identificación de acontecimientos urbanos y arquitectónicos representativos en el proceso de desarrollo de la ciudad o parte de la ciudad de Matosinhos.

En el cuarto capítulo (IV), Las ciudades en la ciudad, proponemos el reconocimiento, el diagnóstico y la articulación de los diversos fragmentos de ciudad en la ciudad contemporánea, que nos posibilite la caracterización de unidades urbanas —fragmentos y su multiplicidad de identidades— y el reconocimiento de una oportunidad de intervención en cada una de las partes, para que en el futuro se puedan afirmar como partes de ciudad consolidada, según modelos que no son necesariamente los tradicionales.

En el quinto capítulo (V), Conclusiones de un recorrido, se pretende esbozar una conclusión que surge de la reflexión de un análisis comparado entre la ciudad planeada y la ciudad construida, que ha ampliado indiscutiblemente no solo nuestro conocimiento sobre la ciudad de Matosinhos, sino también la profundización en los conocimientos arquitectónicos y urbanísticos sobre la ciudad.

En la metodología, el proceso de análisis utilizado se basa en la operatividad de los conceptos de análisis urbano, de morfología urbana, trazado viario, edificado, entre otros, permitiendo crear una matriz de organización espacial, urbanística y arquitectónica, que revelen la existencia de determinadas (in)variantes en el transcurso de los diversos períodos históricos.

Como resultado de la búsqueda de respuestas a cuestiones específicas, la recopilación del material cartográfico y la recopilación de información escrita y diseñada sobre hechos arquitectónicos y urbanísticos del pasado han sido fundamentales, en función de los objetivos del estudio de cada plano y de la necesidad de reconocer pormenorizadamente el área de intervención de cada plano.

Basándonos en información dispersa, hemos recreado nuevas piezas diseñadas para reconstituir una historia, un hilo conductor. De esta investigación han surgido datos objetivos sobre la naturaleza, la dimensión y la importancia del área-estudio y de las diversas partes que constituyen cada plano.

En el análisis de la estructura urbana actual intentamos aprehender la forma de la ciudad teniendo la percepción de los distintos factores que la constituyen, procurando establecer niveles de análisis que permitan estructurar la caracterización objetiva de un fenómeno tan complejo y dinámico como es la ciudad. Desarrollamos un trabajo analítico sobre la ciudad contemporánea, considerando parámetros de análisis en las relaciones entre los diversos elementos urbanos que la constituyen. Para el desarrollo de esta metodología fueron consideradas las siguientes dimensiones analíticas: trazado viario, morfología de la parcela, espacio construido y espacio vacío, morfología de la vía, red de movilidad, morfología de lo construido, estudio funcional, análisis de unidades morfológicas y edificios destacados.

No dejamos de ser conscientes de que esta investigación sobre un fenómeno tan complejo y apasionante como el del fenómeno urbano nos deja un camino para el abordaje de otras situaciones, temas, problemas específicos que se podrían también individualizar como objeto de estudio. ¿Pero no será la condición de quien termina un análisis el deseo de estar siempre solo empezando, sin prescindir de la experiencia acumulada?

RESUMO

A cidade contemporánea, espazo de incidencia dun proceso de permanentes transformacións das estruturas preexistentes, presenta estruturas sedimentadas que se ven sometidas a presión por novas dinámicas de investimento inmobiliario e de políticas de vivenda, e vai provocando enfrontamentos nas periferias, entre antigos tecidos rurais e novos parcelamentos urbanos especulativos de substitución dos tipos edificados, con progresivas rupturas na súa morfoloxía consolidada. Estas rupturas tradúcense en alteracións arquitectónicas, desequilibrios formais e volumétricos, reestruturación catastral por asociación de parcelas e tamén por rupturas no nivel funcional, que se traducen á súa vez nunha concentración de novos programas nos centros urbanos, provocando situacións de conxestión e de monofuncionalidade.

A imposibilidade de definir unha “forma urbana” global na cidade contemporánea (tal como a definimos para a cidade “medieval”, “renacentista” ou “oitocentista”), significa que esta non desenvolve un proceso de transformación morfolóxica, simultáneo ao de transformación tipolóxica. Ou sexa, significa que existe, hoxe, un desfasamento entre o proceso histórico de conformación das distintas partes que sustentan a cidade contemporánea e a práctica de construción, de carácter especulativo, que sobre elas intervén, “conducida” xa non pola relación entre tipoloxía edificada e morfoloxía urbana, senón soamente pola conexión entre a parcela individual, edificábel, e todas as demais, individuais e illadas en si.

Desde este punto de vista, a análise urbana debe ser dirixida cara á identificación e caracterización das distintas partes que constitúen a estrutura urbana, explicitando as súas características específicas. Preténdese contradicir unha visión abstractizante, cuantificadora e sectorial da análise funcionalista tradicional. Trátase de identificar os principais aspectos do proceso de transformación urbana e de orientación do seu proceso histórico de formación, coa axuda da análise cartográfica, da historia da cidade e da arquitectura e do propio coñecemento directo. Preténdese definir e identificar as homoxenias e heteroxenias físicas e funcionais nunha determinada parte da cidade ou en toda a cidade. Neste proceso é necesario proceder á caracterización formal, organizativa e estrutural dos tipos edificados, á identificación do papel estruturante dos espazos públicos e das emerxencias arquitectónicas.

No contexto descrito, cómpre falar da Análise Morfolóxica e da súa aplicabilidade na orientación de novas hipóteses de transformación para a cidade contemporánea e futura. Este é un “tema” que ten sido máis debatido que probado, o que a pesar de todo nos fai entender a pertinencia que adquire hoxe no estudo dos fenómenos urbanos. A Análise Morfolóxica representa a aproximación á cidade a partir da distinción e do nomeamento das distintas partes da estrutura urbana con base nas súas características visíbeis propias, contrariando a visión “xeneralista” e “cuantificadora” da análise sistémica. Permite identificar en cada unha desas partes a

relación que a morfoloxía urbana establece co proceso histórico (estudo histórico-morfolóxico) e coas tipoloxías edificadas (estudo tipo-morfolóxico), e caracterizar a articulación entre estrutura viaria e estrutura catastral (estudo da relación espazo público/privado). O coñecemento analítico da cidade deixa así de ter unha representación exclusivamente bidimensional e planimétrica a partir de caracterizacións cuantitativas, pasando a contemplar as relacións tridimensionais que se establecen entre historia e edificación, entre tempo e espazo, interpretacións cualitativas da morfoloxía urbana. A Análise Morfolóxica envolve o estudo das leis “físicas”, inherentes ao proceso de modificación, deformación ou transformación do feito urbano, e apunta cales destas leis “poden ser individualizadas (se o estudo se relaciona coas cousas existentes) ou presupostas (se o estudo se relaciona cos proxectos para o futuro), entre a arquitectura e a cidade.

A relación entre tipoloxía edificada e morfoloxía urbana está completamente subvertida: deriva mecanicamente da cantidade da primeira, sen determinar directamente os modos e as calidades da segunda; a forma urbana, se así se pode dicir, rexistra os incrementos baixo o aspecto de sucesivas extensións, sen motivar os caracteres e as relacións con ela mesma (por iso xa non é forma, senón só fenómeno urbano).

A Análise Morfolóxica non pode ser encarada como unha teoría da proxección arquitectónica ou como “receita para facer cidade”, senón que se presenta como unha guía identificadora das principais cuestións do proceso de transformación urbana e, consecuentemente, un bo método na orientación do seu desenvolvemento. Son diversas as aplicacións desta “guía”: no estudo da cartografía, na identificación das homoxenias e das heteroxenias físicas e funcionais entre os diversos tecidos urbanos, na caracterización formal, organizativa e estrutural dos tipos edificados, na súa clasificación desde o punto de vista arquitectónico e urbano ou na identificación do papel estruturante dos espazos públicos e das emerxencias arquitectónicas; partindo de aquí, tórnase fundamental na orientación da regulamentación urbanística (adaptada á individualidade dos tecidos urbanos) e da intervención arquitectónica (definindo os límites esixíbeis na transformación dos diversos compoñentes), apoiando a experimentación proxectual na demostración de novas e diversas solucións tipolóxico-construtivas, inseridas na morfoloxía urbana existente.

A Análise Morfolóxica non axuda os urbanistas e os arquitectos a reencontrar o paradigma dunha “forma urbana” global, para a cidade contemporánea. Axúdaos, polo contrario, a comprender que a cidade de hoxe é un produto histórico plural (e non singular) que debe ser abordado, interpretado e transformado nas súas partes diferenciadas, con instrumentos e proxectos diferenciados.

Unha cidade caracterizarase entón tanto máis —ou terá significado— canto máis o ordenamento espacial e o interpretativo tenderen a sobreporse, até se tornaren indispensábeis un para o outro. Mais só reinterpretando en todas as ocasións todos os elementos en

xogo pode esta indispensabilidade ser un “xuízo, ou sexa, un proceso en continua avaliación; e reinterpretar significa proxectar” (Carlo Aymonino,1984). O que distingue a Análise Morfolóxica doutras abordaxes sobre o feito urbano é o feito desta poder constituír, simultaneamente, un método analítico e proxectual.

A importancia que adquiren hoxe, na Análise Urbana, os instrumentos da tipoloxía e da morfoloxía demostra como se aproximan as preocupacións da Urbanística e da Arquitectura na investigación e na intervención sobre a cidade contemporánea. Unha destas preocupacións, se cadra a máis importante, é a de determinar até que punto a Análise Morfolóxica pode “informar” as propostas arquitectónica e urbanística, ou sexa, até que punto é posíbel e desexábel, a través de instrumentos de estudo como a tipoloxía ou a morfoloxía, afondar na investigación sobre as especificidades urbanas, no sentido de enriquecer e sustentar a calidade do Proxecto e do Plano. Foi exactamente esta preocupación o que motivou o desenvolvemento deste traballo de reflexión e investigación: contribuír ao estudo do proceso de construción da cidade como unha parte determinante e esencial dun sistema socio-espacial de grande complexidade.

A relación entre a tipoloxía edificada e a morfoloxía urbana non só identifica o proceso histórico da cidade, senón que tamén caracteriza cada un dos seus períodos e permite avaliar as mudanzas fundamentais na arquitectura e na súa expresión urbana. Carlo Aymonino define a tipoloxía edificada como “o estudo dos elementos organizativos-estruturais artificiais (entendendo aquí non só os edificios, tamén os muros, as vías, a forma urbana dun determinado período histórico ou unha particular forma urbana, o que é o mesmo)”. Supera así a definición de tipoloxía como simple asociación e clasificación de tipos arquitectónicos illados ou arquetipos construtivos, como era entendida na definición iluminista de Quatremère de Quincy no século XVIII, e despois por Durand no século XIX. Propón a definición dos tipos edificados na súa relación co soporte físico e o espazo urbano exterior.

A verificación de determinadas tipoloxías das leis de repetición e da súa articulación co soporte físico constitúe a base do estudo da relación entre a tipoloxía edificada e a morfoloxía urbana. Con estes instrumentos de análise urbana é posíbel abordar a definición de áreas homoxéneas e de áreas heteroxéneas en determinado contexto urbano, interpretando e identificando situacións estábeis ou de ruptura no interior da estrutura urbana.

Non podemos pretender, dada a nova e complexa escala dos problemas e a pesada herdanza da construción “caótica” do último medio século, conferir unha única forma á cidade e representala cun único ritmo figurativo. A cidade contemporánea está practicamente condenada a organizarse por partes. O problema é saber como se define ou se constitúe cada unha das partes. É mediante a combinación e interrelación das partes como pode vir a formarse unha nova estrutura urbana. Para a distinción de cada

unha das partes da cidade sedimentadas dentro da cidade contemporánea, é necesaria unha operación que esixe un coñecemento afondado, obxectivo e selectivo da realidade que a análise funcionalista tradicional nunca pretendeu facer.

Así, a cidade é entendida “como un laboratorio de Arquitectura, como maqueta a escala natural, isto é, a análise da cidade a través dun distanciamento e racionalización en relación a un fenómeno tan complexo e apaixonante como o fenómeno urbano, conseguimos identificar determinadas situacións, temas, problemas específicos que se poden individualizar como obxecto de estudo” (Fernandes, Francisco Barata, 1990).

A cidade obxecto de estudo deste traballo de investigación, Matosinhos, é entendida como unha arquitectura. Arquitectura non só na imaxe visíbel da cidade, no conxunto edificado e nos seus espazos públicos, senón arquitectura como construción, a construción da cidade no tempo. A forma da cidade é sempre a forma dun tempo da cidade, e existen diversos tempos que se han investigado.

A construción da cidade, dunha parte da cidade, “combina ao longo do tempo diversas operacións sobre o terreo, e a edificación e a complexidade do seu resultado non é só a repetición dos tipos ou a xustaposición de tecidos, senón que expresa o proceso de encadeamento no cal as formas e os momentos construtivos se suceden con ritmos propios” (Manuel de Solà-Morales y Rubió, 1975).

Este traballo ofrece tamén a posibilidade de identificar determinados modelos de cidade na cidade construída, a pesar de recoñecermos que a cidade é o resultado de superposicións ou xustaposicións de modelos urbanos. Este estudo pretende identificar os procesos de transformación urbana nunha área-estudo de cidade, que pretendemos elaborar ao nivel da súa esencia e non só no nivel da súa aparencia, procurando caracterizar situacións para nun futuro intervir restituíndo unha determinada identidade de espazo urbano cualificado sen que iso signifique un retorno aos modelos tradicionais.

Non se pretende a definición, caracterización e clasificación de todos os elementos dunha determinada realidade urbana, mais sí atopar un criterio e unha estratexia de abordaxe que, por un lado, identifiquen dominancias nas relacións entre eses elementos. Trátase de identificar permanencias e transformacións que sinteticen un determinado fenómeno urbano. Ao intervir na cidade contemporánea, independentemente de se optamos por unha solución de continuidade ou de descontinuidade, o importante é (re)coñecer a parte en que estamos a intervir para, sempre que fose posíbel, establecer no seu contexto unha relación significativa, calquera que sexa, entre novos tipos edificados e formas urbanas preexistentes.

Salientamos así a importancia que adquiren na análise urbana os instrumentos da tipoloxía e da morfoloxía, demostrando tamén como se aproximan as preocupacións da urbanística e da arquitectura na investigación e na intervención sobre a cidade contemporánea. A máis importante que salientamos é a de determinar que a análise urbana “informa” as propostas urbanísticas e arquitectónicas, afondando na investigación sobre as especificidades urbanas de cada unha das partes da cidade contemporánea.

Deseñar a cidade hoxe e nela intervir é tamén coñecer a cidade antiga e moderna nas súas morfoloxías e procesos de formación. Así, o noso percorrido foi o de abordar algúns modelos (modelo da cidade medieval, industrial e do movemento moderno) dispoñíbeis no deseño da cidade contemporánea, modelos que cómpre coñecer en profundidade polas súas características morfolóxicas.

O interese pola forma urbana para avaliar con obxectividade os contidos da cidade tradicional e da cidade moderna lévanos á necesidade de afondar a(s) lectura(s) da cidade físico-espacial, onde a morfoloxía permite evidenciar a diferenciación entre un e outro espazo, entre unha e outra forma, e explicar as características de cada parte da cidade na cidade.

Xúntanse a este outros niveis de lectura que revelan distintos contidos (históricos, xeográficos, económicos, sociais e outros); mais este conxunto de lecturas existe porque a cidade existe como feito físico e material, como forma urbana.

Conscientes do seu papel na construción da cidade, é esta lectura arquitectónica a que nos interesa, e cuxa validez procuramos probar como contribución para a práctica do deseño urbano: a dimensión física da morfoloxía da cidade, porque o profundo coñecemento da morfoloxía urbana e da historia da forma urbana permítenos avanzar na concepción futura da cidade.

Así, intervir na cidade esixe o coñecemento obxectivo do seu proceso dinámico de transformación co fin de identificar no seu todo, ou nas suas partes, através da análise tipo-morfolóxica os procesos de formación, de ruptura e de consolidación, de transformación ou permanencia dos feitos arquitectónicos caracterizadores da forma urbana.

A permanencia do *genius loci* e a modernidade das accións a aplicar deben coexistir nunha relación recíproca, de (re)composición dos fragmentos presentes e pasados, relacións que nos poidan conducir ao deseño urbano, dun escenario cada vez máis amplo. A cidade afírmase como unha rede de interrelacións entre os diversos obxectos e contextos, pois de aquí resulta o seu significado existencial: acentúase así a súa historia e identidade.

No noso estudo foi de grande importancia identificar e caracterizar as unidades morfolóxicas, para que no futuro se poidan afirmar como partes de cidade consolidada, segundo modelos que non son necesariamente os tradicionais. Desenvolveuse un percorrido para o entendemento no campo disciplinar do urbanismo, apoiado non só no coñecemento da historia da cidade, senón tamén na práctica da análise tipo-morfolóxica, seguindo o proceso de transformación urbana.

As conclusións que presentamos proceden dun traballo de investigación, de experimentación, de análise comparada e de síntese de entender a cidade. A construción dun proceso de investigación está estruturada en cinco capítulos: primeiro capítulo (I) Cidade e Arquitectura; segundo capítulo (II), Un percorrido pola transformación urbana de Matosinhos; terceiro capítulo (III), A forma do plano na forma da cidade — Tres planos de urbanización na transformación urbana de Matosinhos; cuarto capítulo (IV), As cidades na cidade; quinto capítulo (V), Conclusións dun percorrido. Así, con este traballo preténdese contribuír a afondar no coñecemento das transformacións urbanas:

No primeiro capítulo (I) Cidade e Arquitectura, propomos a interpretación da arquitectura e a cidade como fenómenos non distinguidos, a arquitectura é o instrumento que dá forma á cidade, a cidade entendida como arquitectura, traducida no tempo, crece sobre si, adquire consciencia e memoria mantendo a permanencia dos trazos orixinais, existindo así unha relación profunda entre feito arquitectónico e feito urbano. Analizamos algúns exemplos da historia urbana que foron elucidativos das modificacións verificadas no tempo e, en particular, co nacemento da cidade moderna, salientamos a importancia da análise urbana para comprender que a cidade de hoxe é un produto histórico plural e non singular, que debe ser abordado, interpretando e transformando nas súas partes diferenciadas con instrumentos e proxectos diferenciados.

No segundo capítulo (II), Un percorrido pola transformación urbana de Matosinhos, propomos acompañar o percorrido que parte da forma urbana da cidade tradicional para chegar a unha realidade múltiple e complexa da cidade contemporánea, sinalando desta forma os percorridos e sinais máis significativos da transformación urbana, os cales non obedecen enteiramente a un punto de vista histórico, senón a unha intervención proxectual urbana, tendo como referencia o final do século XVIII. Preténdese encontrar a identificación dos acontecementos urbanos e fenómenos arquitectónicos que dominan e caracterizan unha área de estudo representativa no desenvolvemento da cidade e o seu modo de articulación para unha correcta avaliación do seu significado actual.

O terceiro capítulo (III), A forma do plano na forma da cidade — Tres planos de urbanización na transformación urbana de Matosinhos, constitúe un punto de partida na interpretación operativa dos feitos urbanos. Propomos analizar en cada plano o concepto de identidade que se traduci en proxecto de cidade e confrontalo cun modelo de cidade (re)coñecido na concepción dos varios planos,

así como o enfrontamento na realidade en que se transformou, ou sexa, a cidade planeada e a súa (non) identidade na cidade construída. O estudo da transformación urbana da área de cada plano está relacionado coa idea de se recoñecer ou reconstituír un fío condutor. Ese fío condutor significa a identificación de acontecementos urbanos e arquitectónicos representativos no proceso de desenvolvemento da cidade ou parte da cidade de Matosinhos.

No cuarto capítulo (IV), As cidades na cidade, propomos o recoñecemento, o diagnóstico e a articulación dos varios fragmentos de cidade na cidade contemporánea, que nos posibilite a caracterización de unidades urbanas —fragmentos e a súa multiplicidade de identidades— e o recoñecemento dunha oportunidade de intervención en cada unha das partes, para que no futuro se poidan afirmar como partes de cidade consolidada, segundo modelos que non son necesariamente os tradicionais.

No quinto capítulo (V), Conclusións dun percorrido, preténdese esbozar unha conclusión que xorde da reflexión dunha análise comparada entre a cidade planeada e a cidade construída, que ampliou indiscutibelmente non só o noso coñecemento sobre a cidade de Matosinhos, senón tamén o afondamento nos coñecementos arquitectónicos e urbanísticos sobre a cidade.

Na metodoloxía, o proceso de análise utilizado baséase na operatividade dos conceptos de análise urbana, de morfoloxía urbana, trazado viario, edificado, entre outros, permitindo crear unha matriz de organización espacial, urbanística e arquitectónica, que revelen a existencia de determinadas (in)variantes no decurso dos varios períodos históricos.

Como resultado da procura de respostas a cuestións específicas, a recollida do material cartográfico e a recollida de información escrita e deseñada sobre feitos arquitectónicos e urbanísticos do pasado, foi fundamental, en función dos obxectivos do estudo de cada plano e da necesidade de recoñecer polo miúdo a área de intervención de cada plano.

Baseándonos en información dispersa, recreamos novas pezas deseñadas para reconstituír unha historia, un fío condutor. Desta investigación xurdiron datos obxectivos sobre a natureza, a dimensión e a importancia da área-estudo e das diversas partes que constitúen cada plano.

Na análise da estrutura urbana actual tentamos aprehender a forma da cidade tendo a percepción dos distintos factores que a constitúen, procurando establecer niveis de análise que permitan estruturar a caracterización obxectiva dun fenómeno tan complexo e dinámico como é a cidade. Desenvolvemos un traballo analítico sobre a cidade contemporánea, considerando parámetros de análise nas relacións entre os diversos elementos urbanos que a constitúen. Para o desenvolvemento desta metodoloxía foron consideradas

as seguintes dimensións analíticas: trazado viario, morfoloxía da parcela, espazo construído e espazo baleiro, morfoloxía da vía, rede de mobilidade, morfoloxía do construído, estudo funcional, análise de unidades morfolóxicas e edificios destacados.

Ficamos conscientes de que esta investigación sobre un fenómeno tan complexo e apaixonante como o do fenómeno urbano nos deixa un camiño para a abordaxe doutras situacións, temas, problemas específicos que se poderían tamén individualizar como obxecto de estudo. Mais non será a condición de quen termina unha análise o desexo de estar sempre só a comezar, sen prescindir da experiencia acumulada?

SUMMARY

The purpose of this essay is to develop a process of reflexion and investigation, organised, linked on time and sometimes speculative and at the same time to contribute for a further insight of the urbanistic issue as an object – the city – being a determinative and essential part of the spatial system of deepest complexity.

Therefore the city viewed “as a laboratory of Architecture, as a model to the natural scale, which means making an effort of distance and rationalization in relation to a phenomenon as complex and passionate as the urban phenomenon, we are able to identify specific situations, themes, problems that can be individualised as an object of study”.

The city – Matosinhos: object of study of this work of investigation, is understood as an architecture. This architecture is not only the visible image of the city and in the whole of its architectures but the architecture as construction of the city on time. The shape of the city is always the shape of a time of the city and there are several times in the shape of the city that we intend to investigate.

The construction of the city, of a part of the city “joins throughout the time several tasks on the ground and building and the complexity of its result is not just the repetition of the types or the juxtaposition of the tissues but it expresses the process of linking in which the forms and constructive moments succeed with their proper rhythms”.

In this work the studying of this attitude in what concerns the city consists also in the possibility of identifying definite models of city in the built city besides we recognise that the city is the result of superposition or juxtaposition of urban models. This study engages itself on identifying the processes of urban change in a area of study of the city that we pretend to elaborate on “the level of its essence and not only on the level of its appearance” getting an opportunity to interfere in a future, restoring a determined identity of a qualified urban space without meaning, a return to the traditional models.

We point out the importance that the tools of the typology and morphology acquire in the urban analysis, showing also how the concerns of the urbanistic and architecture in the research and intervention over the contemporaneous city are approached among them. The most important is to settle that the urban analysis “informs” the urbanistic and architectural proposals, sinking the research over the urban specifications of each one of the parts from the contemporaneous city.

RÉSUMÉ

On prétend avec cette dissertation, d'une part développer un travail de réflexion et de recherche ordonné, planifié dans le temps et parfois spéculatif, d'autre part contribuer à l'approfondissement de l'urbanisme en tant qu'objet – la ville – étant une partie déterminante et essentielle d'un système spatial de la plus grande complexité.

Ainsi, la ville est vue «comme un laboratoire d'Architecture, comme une maquette à l'échelle naturelle, c'est-à-dire que, grâce à un effort d'éloignement et de rationalisation par rapport à un phénomène aussi complexe et passionnant que le phénomène urbain, on arrive à identifier certaines situations, thèmes, problèmes spécifiques qui peuvent s'individualiser comme objet d'étude».

La ville – Matosinhos, l'objet d'étude de ce travail de recherche est entendue comme une architecture. Cette architecture n'est pas vue seulement une image visible de ville dans l'ensemble de ses architectures, mais l'architecture comme une construction, la construction de la ville dans le temps. La forme de la ville est toujours la forme d'un temps de la ville et il existe plusieurs temps dans la forme de la ville que l'on prétend analyser.

La construction de la ville, d'une partie de la ville, «conjugue au fil du temps plusieurs opérations sur le terrain et l'édification et la complexité de son résultat n'est pas seulement la répétition des types ou la juxtaposition des tissus, elle exprime le processus d'enchaînement selon lequel les formes et les moments de construction se succèdent avec leurs propres rythmes».

Dans ce travail, le choix de cette perspective en ce qui concerne la ville permet aussi la possibilité d'identifier certains modèles de la ville dans la ville construite, sans méconnaître que la ville est le résultat de superpositions ou juxtapositions de modèles urbains. Cette étude permet d'identifier les processus de transformations urbaines d'un espace-étude de la ville que l'on prétend élaborer au «niveau de son essence et non pas seulement au niveau de son apparence», ouvrant une opportunité d'intervention dans l'avenir, dégageant une certaine identité d'espace urbain qualifié sans que cela signifie un retour aux modèles traditionnels.

Aussi soulignons-nous l'importance que les instruments de la typologie et de la morphologie revêtent dans l'analyse du phénomène urbain, en démontrant aussi comment se rapprochent les préoccupations de l'urbanistique et de l'architecture dans la recherche et dans l'intervention sur la ville contemporaine. Le plus important pour nous est de déterminer comment l'analyse urbaine «informe» les propositions urbanistiques et architectoniques, approfondissant la recherche sur les spécificités urbaines de chacune des parties de la ville contemporaine.

Objectivos, a construção de um plano de Investigação

"A relação entre tipologia edificada e morfologia urbana está completamente subvertida: deriva mecanicamente da quantidade da primeira, sem determinar directamente os modos e as qualidades da segunda; a forma urbana, se assim se pode dizer, regista os acréscimos sob o aspecto de sucessivas extensões, sem motivar os caracteres e as relações com ela mesma (por isso não é mais forma mas só fenómeno urbano)".¹ A impossibilidade de definir uma "forma urbana" global na cidade contemporânea (tal como a definimos para a cidade "medieval", "renascentista" ou "oitocentista"), significa que esta, não desenvolve um processo de transformação morfológico, simultâneo ao de transformação tipológico. Ou seja, significa que existe, hoje, um desfasamento entre o processo histórico de conformação das diferentes partes que suportam a cidade contemporânea e a prática de construção, de carácter especulativo que sobre elas intervém, "conduzida" não mais, pela relação entre tipologia edificada e morfologia urbana, mas somente pela ligação entre o lote individual, edificável e todos os outros, individuais e isolados em si.

É no contexto descrito que importa falar da Análise Morfológica e da sua aplicabilidade na orientação de novas hipóteses de transformação para a cidade contemporânea e futura. Este é um "tema" que tem sido mais debatido do que experimentado, o que apesar de tudo nos faz perceber a pertinência, que adquire hoje no estudo dos fenómenos urbanos. A análise morfológica representa antes de mais, a aproximação à cidade a partir da distinção e da nomeação das diferentes partes da estrutura urbana com base nas suas características visíveis próprias, contrariando a visão "generalista" e "quantificadora" da análise sistémica. Permite identificar em cada uma dessas partes, a relação que a morfologia urbana estabelece com o processo histórico (estudo histórico-morfológico), com as tipologias edificadas (estudo tipo-morfológico) e caracterizar a articulação entre estrutura viária e a estrutura cadastral (estudo da relação espaço público/privado). O conhecimento analítico da cidade deixa assim, de ter uma representação exclusivamente bidimensional e planimétrica **a partir de caracterizações quantitativas, passando a contemplar as relações tridimensionais que se estabelecem entre história e edificação, entre tempo e espaço** - interpretações qualitativas da morfologia urbana. A análise morfológica envolve o estudo das leis "físicas", inerentes ao processo de modificação, deformação ou transformação do facto urbano e aponta quais destas leis "podem ser individualizadas (se o estudo se relaciona com as coisas existentes) ou pressupostas (se o estudo se relaciona com os projectos para o futuro), entre a arquitectura e a cidade."²

A análise morfológica não pode ser encarada como uma teoria da projectação arquitectónica ou como "receita para fazer cidade",

¹ Aymonino, Carlo, *Lo studio dei fenomeni urbani, Officina, Roma, 1977*

² Idem

mas apresenta-se como um guia identificador das principais questões do processo de transformação urbana e, consequentemente, um bom método na orientação do seu desenvolvimento. São diversas as aplicações deste "guia": no estudo da cartografia, na identificação das homogenias e das heterogenias físicas e funcionais entre os diversos tecidos urbanos, na caracterização formal, organizativa e estrutural dos tipos edificados, na sua classificação do ponto de vista arquitectónico e urbano ou na identificação do papel estruturante dos espaços públicos e das emergências arquitectónicas; partindo daqui, torna-se fundamental na orientação da regulamentação urbanística (adaptada à individualidade dos tecidos urbanos) e da intervenção arquitectónica (definindo os limites exigíveis na transformação dos diversos componentes), apoiando a experimentação projectual na demonstração de novas e diversas soluções tipológico-construtivas, inseridas na morfologia urbana existente.

A análise morfológica não ajuda os urbanistas e os arquitectos a 'reencontrar o paradigma de uma "forma urbana" global, para a cidade contemporânea. Ajuda-os, pelo contrário, a compreender que a cidade de hoje é um produto histórico plural (e não uno) que deve ser abordado, interpretado e transformado nas suas partes diferenciadas, com instrumentos e projectos diferenciados.

"Uma cidade caracterizar-se-á então tanto mais - ou terá significado - quanto mais o ordenamento espacial e o interpretativo tenderem a sobrepor-se, até se tornarem indispensáveis um ao outro. Mas só reinterpretando de todas as vezes todos os elementos em jogo pode esta indispensabilidade ser um "juízo, ou seja, um processo em contínua avaliação; e reinterpretar significa *projectar*."³ O que distingue a análise morfológica de outras abordagens sobre o facto urbano, é o facto de esta poder constituir, simultaneamente, um método analítico e projectual.

A importância que adquirem hoje, na Análise Urbana, os instrumentos da tipologia e da morfologia, demonstra como se aproximam as preocupações da Urbanística e da Arquitectura na investigação e na intervenção sobre a cidade contemporânea. Uma dessas preocupações, senão a mais importante, é a de determinar até que ponto a análise morfológica pode "informar" as propostas arquitectónica e urbanística, ou seja, até que ponto é possível e ó desejável, através de instrumentos de estudo como a tipologia ou a morfologia, aprofundar a investigação sobre as especificidades urbanas, no sentido de enriquecer e sustentar a qualidade do Projecto e do Plano. Foi exactamente esta preocupação que motivou o desenvolvimento deste trabalho de reflexão e investigação: contribuir para o estudo do processo de construção da cidade como fazendo parte determinante e essencial de um sistema sócio-espacial de grande complexidade.

³ Aymonino, Carlo, *O significado das cidades*, Coleção Dimensões, 1984

Assim, a cidade é entendida “como um laboratório de Arquitectura, como maquete à escala natural, isto é, a análise da cidade através de um distanciamento e racionalização em relação a um fenómeno tão complexo e apaixonante como o fenómeno urbano, conseguimos identificar determinadas situações, temas, problemas específicos que se podem individualizar como objecto de estudo”.⁴

A cidade – Matosinhos, objecto de estudo deste trabalho de investigação - é entendida como uma arquitectura. Arquitectura não apenas na imagem visível da cidade, no conjunto edificado e nos seus espaços públicos, mas a *arquitectura como construção*, a *construção da cidade no tempo*. A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade e existem diversos tempos que pretendemos investigar.

A construção da cidade, de uma parte de cidade “combina ao longo do tempo diversas operações sobre terreno e edificação e a complexidade do seu resultado não é apenas a repetição dos tipos ou justaposição de tecidos, mas exprime o processo de encadeamento no qual as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios”.⁵

Este trabalho permite também a possibilidade de identificar determinados *modelos de cidade na cidade construída*, apesar de reconhecermos que a cidade é o resultado de sobreposições ou justaposições de modelos urbanos. Este estudo visa identificar os processos de transformação urbana numa área-estudo de cidade, que pretendemos elaborar ao “nível da sua essência e não apenas ao nível da sua aparência”⁶ procurando caracterizar situações para num futuro intervir restituindo uma determinada identidade de espaço urbano qualificado sem que isso signifique um retorno aos modelos tradicionais.

⁴ Fernandes, Francisco Barata *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 11

⁵ Morales, Manuel de Solà i Rubio, *Las Formas de Crecimiento Urbano*, Edicions UPC, nº10, 1997, pág. 19

⁶ Fernandes, Francisco Barata, *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 13

Salientamos assim a importância que adquirem na análise urbana, os instrumentos da *tipologia* e da *morfologia*, demonstrando também como se aproximam as preocupações da urbanística e da arquitectura na investigação e na intervenção sobre a cidade contemporânea. A mais importante que salientamos é a de determinar que a análise urbana “informa” as propostas urbanísticas e arquitectónicas, aprofundando a investigação sobre as especificidades urbanas de cada uma das partes da cidade contemporânea.

A construção de um processo de investigação

No primeiro capítulo (I) ***Cidade e Arquitectura***, propomos a interpretação da arquitectura e cidade como fenómenos não distintos, a arquitectura é o instrumento que dá forma à cidade, a cidade entendida como arquitectura, traduzida no tempo, cresce sobre si, adquire consciência e memória mantendo a permanência dos traços originários, existindo assim uma relação profunda entre facto arquitectónico e facto urbano. Analisamos alguns exemplos da história urbana que foram elucidativos das modificações verificadas no tempo e, em particular, com o nascimento da cidade moderna, salientamos a importância da análise urbana para compreender que a cidade de hoje é um produto histórico plural e não uno, que deve ser abordado, interpretando e transformando nas suas partes diferenciadas com instrumentos e projectos diferenciados.

No segundo capítulo (II), ***Um percurso na transformação urbana de Matosinhos***, propomos acompanhar o percurso que parte da forma urbana da cidade tradicional para chegar a uma realidade múltipla e complexa da cidade contemporânea, assinalando dessa forma os percursos e sinais mais significativos da transformação urbana, os quais não obedecem inteiramente a um ponto de vista histórico, mas sim a uma intervenção projectual urbana, tendo como referência o final do século XVIII. Pretende-se encontrar a identificação dos acontecimentos urbanos e fenómenos arquitectónicos que dominam e caracterizam uma área estudo representativa no desenvolvimento da cidade e o seu modo de articulação para uma correcta avaliação do seu significado actual.

No terceiro capítulo (III), ***A forma do plano na forma da cidade – Três planos de urbanização na transformação urbana de Matosinhos***, constitui um ponto de partida na interpretação operativa dos factos urbanos. Propomos analisar em cada *plano* o conceito de identidade que se traduziu em *projecto de cidade* e confrontá-lo com um modelo de cidade (re)conhecido na concepção dos vários planos, bem como o confronto na realidade em que se transformou, ou seja, a cidade planeada e a sua (não)identidade na cidade construída. O estudo da transformação urbana da área de cada plano está relacionada com a ideia de se reconhecer ou reconstituir um *fio condutor*. Esse fio condutor significa a identificação de acontecimentos urbanos e arquitectónicos representativos no processo de desenvolvimento da cidade ou parte de cidade de Matosinhos.

No quarto capítulo (IV), ***As cidades na cidade***, propomos o reconhecimento, diagnóstico e articulação dos vários fragmentos de cidade na cidade contemporânea, sem dúvida o nosso *desígnio*, um desígnio desejável que nos possibilite a caracterização de unidades urbanas – *fragmentos e a sua multiplicidade de identidades* – e o reconhecimento de uma *oportunidade de intervenção* em cada uma das partes, para que no futuro se possam afirmar como *partes de cidade consolidada*, segundo modelos que não necessariamente os tradicionais.

No quinto capítulo (V), ***Conclusões de um percurso*** pretende-se esboçar uma conclusão que surge da reflexão de uma análise comparada entre a cidade planeada e a cidade construída, que ampliaram indiscutivelmente, não só o nosso conhecimento sobre a cidade de Matosinhos, mas o aprofundar de conhecimentos arquitectónicos e urbanísticos sobre a cidade.

Ficamos conscientes de que esta investigação sobre um fenómeno tão complexo e apaixonante como o do fenómeno urbano nos deixa um caminho para a abordagem de outras situações, temas, problemas específicos que se poderiam também individualizar como objecto de estudo. Mas não será a condição de quem termina uma análise o desejo de estar sempre apenas a começar, sem prescindir da experiência acumulada?

Metodologia

O processo de análise utilizado baseia-se na operatividade dos conceitos de análise urbana, de morfologia urbana, traçado viário, edificado, entre outros, permitindo criar uma matriz de organização espacial, urbanística e arquitectónica, que revelem a existência de determinadas (in)variantes no decurso dos vários períodos históricos.

Como resultado da procura de respostas a questões específicas, a recolha do material cartográfico, informação escrita e desenhada sobre factos arquitectónicos e urbanísticos do passado foi fundamental, em função dos objectivos do estudo de cada plano e na necessidade de reconhecer em pormenor a área de intervenção de cada plano.

Com base em informação dispersa recriamos novas peças desenhadas para reconstituir uma história, um *fio condutor*. Desta investigação surgiram dados objectivos sobre a natureza, dimensão e importância da área-estudo e das diversas partes que constituem cada plano.

As fotografias aéreas da área em estudo – Matosinhos - que recolhemos do Instituto Geográfico do Exército de todos os voos aéreos efectuados, respeitantes aos anos de 1958 – escala 1:26000; ano 1968 – escala 1:28000; ano 1970 – escala 1:25000; ano 1974 – escala 1:25000; ano 1995 – escala 1:22000 e ano 2007 – escala 1:5000 (este último fornecido pela Câmara Municipal de Matosinhos) foram fundamentais para os diversos níveis de análise e no reconhecimento da dinâmica de crescimento da cidade, como também na complexidade e dificuldade de dados espacializados referentes a algumas manchas nomeadamente na área de génese ilegal.

Na análise da estrutura urbana actual tentamos apreender a forma da cidade tendo a percepção dos distintos factores que a constituem, procurando estabelecer níveis de análise que permitam estruturar a caracterização objectiva de um fenómeno tão complexo e dinâmico como é a cidade. Desenvolvemos um trabalho analítico sobre a cidade contemporânea, considerando parâmetros de análise nas relações entre os diversos elementos urbanos que a constituem. Para o desenvolvimento desta metodologia foram consideradas as seguintes dimensões analíticas: - traçado viário, morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio, morfologia da via, rede de mobilidade, morfologia do construído, estudo funcional, análise de unidades morfológicas, e edifícios destacados.

O relacionamento do modelo de cidade com a época de formação do lote ou loteamento e com o seu papel na constituição da malha urbana, através de uma amostra, definida segundo os seguintes níveis de leitura: dimensionamento do lote particularizando a sua relação frente / profundidade; relação construção / logradouro (cheio / vazio); relação rua / volumetria.

Nesta investigação tentamos apresentar nos desenhos elaborados uma mesma expressão gráfica e uma escala, com o objectivo de um melhor confronto, análise e leitura entre estes.

Índice

I - Cidade e Arquitectura.....	33
1 – Percurso histórico geral: forma e ideia de cidade.....	35
2 – Análise urbana (tipologia e morfologia).....	51
II - Um percurso na transformação urbana de Matosinhos.....	53
1 - Evolução histórica de Matosinhos.....	55
2 - Século XVIII e XIX.....	62
3 - Século XX.....	72
4 - Década de 70.....	89
5 - Década de 90.....	90
III - A forma do plano na forma da cidade	
Três planos de urbanização na transformação urbana de Matosinhos.....	98
1 - Primeiro Plano de Urbanização de Matosinhos Autoria de Licínio Guimarães 1896.....	102
1.1 - Apresentação do plano.....	102
1.2 - Influência conceptual do plano: a malha urbana como génese de cidade.....	107
1.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	120
2 - Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts Moreira da Silva 1944.....	124
2.1 - Apresentação do plano.....	124
2.2 - Influência conceptual do plano: alguns conceitos no plano de urbanização da Vila de Matosinhos.....	159
2.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	162
2.3.1- Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.....	163
2.3.2 - Análise comparativa entre a zona residencial planeada e a estrutura actual.....	169
2.3.3 - Análise comparativa entre a zona comercial central planeada e a estrutura actual.....	173
2.3.4 - Análise comparativa entre a zona comercial local planeada e a estrutura actual.....	176
2.3.5 - Análise comparativa entre a zona mista planeada e a estrutura actual.....	178
2.3.6 - Análise comparativa entre a zona industrial e portuária planeada e a estrutura actual.....	181
2.3.7 - Análise comparativa entre a zona industrial e especial planeada e a estrutura actual.....	184

3 - O Plano de Urbanização para a Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963.....	187
3.1 - Apresentação do plano.....	187
3.2 - Influência conceptual do plano: A carta de Atenas e o conteúdo do urbanismo funcionalista.....	202
3.2.1 - A ideia de unidade de vizinhança e o modelo.....	207
3.2.2 - O conceito de unidade de vizinhança e a sua aplicação.....	213
3.2.3 - Arménio Losa e o conceito de unidade de vizinhança no plano de urbanização para a zona sudeste de Matosinhos	217
3.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	229
3.3.1 - Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.....	230
3.3.2 - Análise comparativa entre a zona da mancha habitacional planeada e a estrutura actual.....	235
3.3.3 - Análise comparativa do centro cívico e local planeado e a estrutura actual.....	239
3.3.4 - Análise comparativa do equipamento escolar planeado e a estrutura actual.....	242
3.3.5 - Análise comparativa dos edifícios especiais planeados e a estrutura actual.....	245
3.3.6 - Análise comparativa da zona industrial planeada e a estrutura actual.....	247
 IV - As Cidades na Cidade.....	249
1 - Multiplicidade de identidades.....	252
2 - Estrutura de matriz medieval.....	255
2.1 - Traçado viário.....	259
2.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	259
2.3 - Morfologia da via.....	264
2.4 - Rede de mobilidade.....	264
2.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	267
2.6 - Análise de unidades morfológicas.....	271
2.7 - Edifícios destacados.....	279
2.8 - Continuidade da morfologia urbana.....	281
 3 - Estrutura de matriz industrial.....	286
3.1 - Traçado viário.....	289
3.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	289
3.3 - Morfologia da via.....	294
3.4 - Rede de mobilidade.....	296
3.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	298
3.6 - Análise de unidades morfológicas.....	302

3.7 - Edifícios destacados.....	310
3.8 - Continuidade da morfologia urbana.....	312
4 - Estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno.....	314
4.1 - Traçado viário.....	317
4.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	320
4.3 - Morfologia da via.....	324
4.4 - Rede de mobilidade.....	326
4.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	328
4.6 - Análise de unidades morfológicas.....	334
4.7 - Edifícios destacados.....	345
4.8 - A porta da cidade.....	348
5 - Multiplicidades morfológicas.....	350
5.1 - Áreas de génese ilegal.....	350
5.2 - Áreas de transição.....	357
5.3 - Vazios urbanos.....	361
5.3.1 - Tipologia de vazios.....	373
V - Conclusões de um percurso.....	378
Bibliografia temática.....	393
Índice de imagens.....	402
Cronologia urbana.....	413
Transformação e permanências no espaço urbano de Matosinhos.....	418
Anexos.....	429
Anexo 1 – Regulamento da Unidade de Vizinhaça 1.....	430
Anexo 2 – Regulamento da Unidade de Vizinhaça 2.....	433

I Cidade e Arquitectura

“Iniciaram a arquitectura com os primeiros traços da cidade; a arquitectura é, assim, congénita com a formação da civilização e um facto permanente, universal e necessário”⁷

⁷ Rossi, Aldo, *A arquitectura da cidade*, Edições Cosmos, Lisboa, 2001, pág. 31

I
Cidade e Arquitectura

1 – Percorso histórico geral: forma e ideia de cidade.....	35
2 – Análise urbana (tipologia e morfologia).....	51

1 - Percorso histórico geral: forma e ideia de cidade

A arquitectura é o instrumento que dá forma à cidade, nas suas morfologias e percursos, na morfologia do edificado, do espaço público e dos processos de transformação. Assim sendo, existe uma relação profunda entre facto arquitectónico e facto urbano entre o processo de construção e planeamento que se traduz no espaço, no tempo e na memória colectiva do cidadão.

Na sua construção, a cidade esclarece os motivos das suas transformações e do próprio desenvolvimento. Existe, neste processo, uma permanente relação entre o particular e o universal, entre o individual e o colectivo, entre o privado e o público. Esta relação traduz-se na variação da qualidade do espaço da cidade, na relação *tipologia edificada* e *morfologia urbana*, cujos resultados se tornam mais explícitos a partir do último século com a Revolução Industrial. Este período é caracterizado por novas políticas, condicionalismos económicos e sociais e um aumento demográfico que se manifestam em fortes desequilíbrios e profundos problemas sociais. Trata-se de uma mudança de distribuição e organização do território e consequentemente um novo paradigma referente à qualidade do espaço urbano.

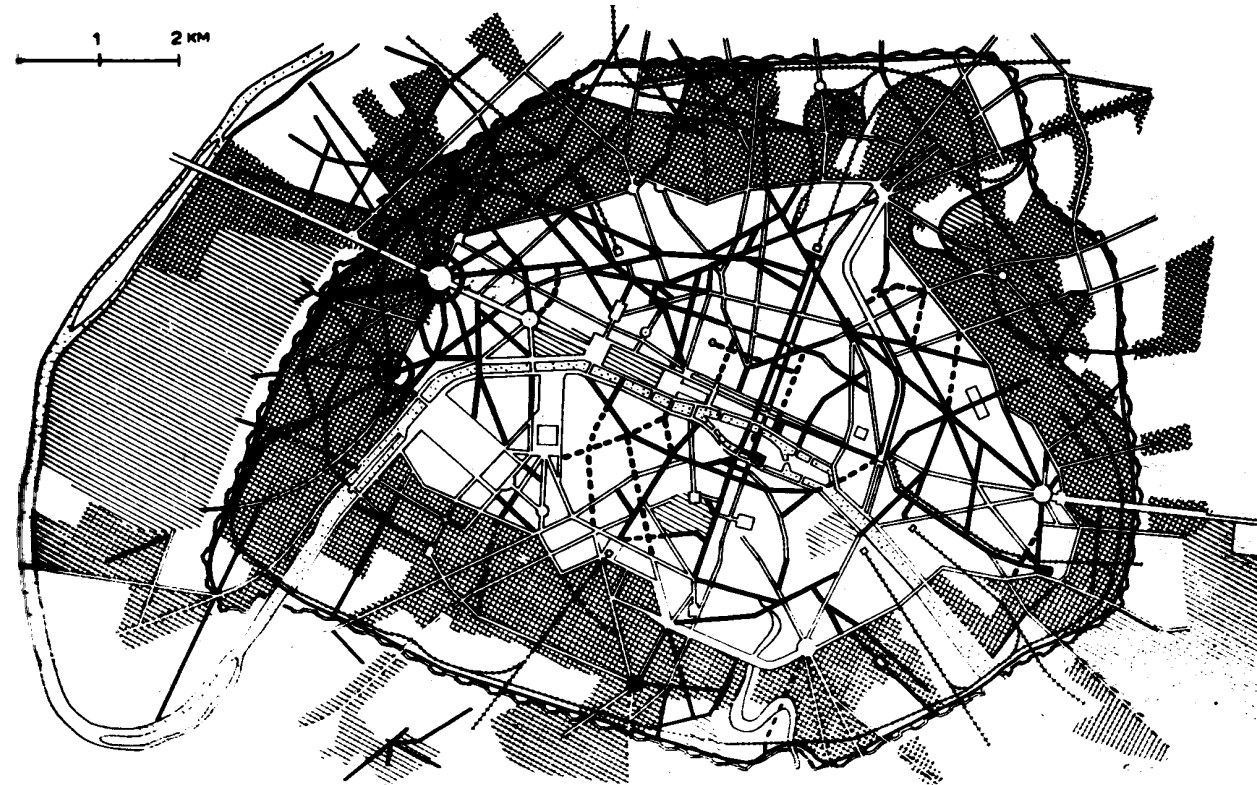
A cidade herdada tinha-se tornado numa estrutura insalubre e obsoleta para a qual era urgente criar uma alternativa, uma nova cidade capaz de dar resposta ao processo que a industrialização provocou. Esta veio a traduzir-se nas grandes expansões e transformações urbanas das principais capitais europeias, durante o século XIX, que rapidamente se tornaram expressões do poder político e económico da burguesia capitalista em ascensão.

Estas políticas expansionistas, expressas em vários contextos, tiveram em relação à cidade histórica uma posição higienista comum, ou seja, provocaram uma série de novos rasgos e demolições dentro de tecidos medievais precedentes para permitir a sua desdensificação, deixando evidenciar o carácter simbólico de alguns monumentos antigos e a valorização de novos eixos e traçados. Alguns exemplos representativos são: o *Plano de Reestruturação de Paris* de Haussmann (1853 – 1869), o *Plano de Expansão de Barcelona* de Ildefonso Cerdá (1859) e ainda a ocupação da *área do Ring de Viena* (1859 - 1872).

Figura I.1.

Planta das intervenções de Haussmann em Paris.

A traço cheio as ruas; a quadrícula, as novas expansões e o tracejado de novos parques e jardins.



Fonte:

Planta retirada do livro *História da Arquitetura Moderna*, Leonardo Benevolo, 2ª Edição, 1989, Editora Perspectiva, pág. 97.

No Plano de Reestruturação de Paris, Haussmann tem como base um antigo tecido urbano onde rasga novos eixos, ou seja, cria uma nova imagem a partir da renovação de traçados. Isto implicou uma reestruturação fundiária e a construção de novas infra-estruturas, equipamentos e espaços livres que tinham como princípio a revalorização e reenquadramento dos monumentos, unindo-os através de eixos e perspectivas.

O quarteirão determinado como um produto residual de vários traçados e não como um módulo de composição urbana assume assim uma forma irregular, aproximando-se da forma de um bloco, sendo o edificado compacto e os logradouros reduzidos.

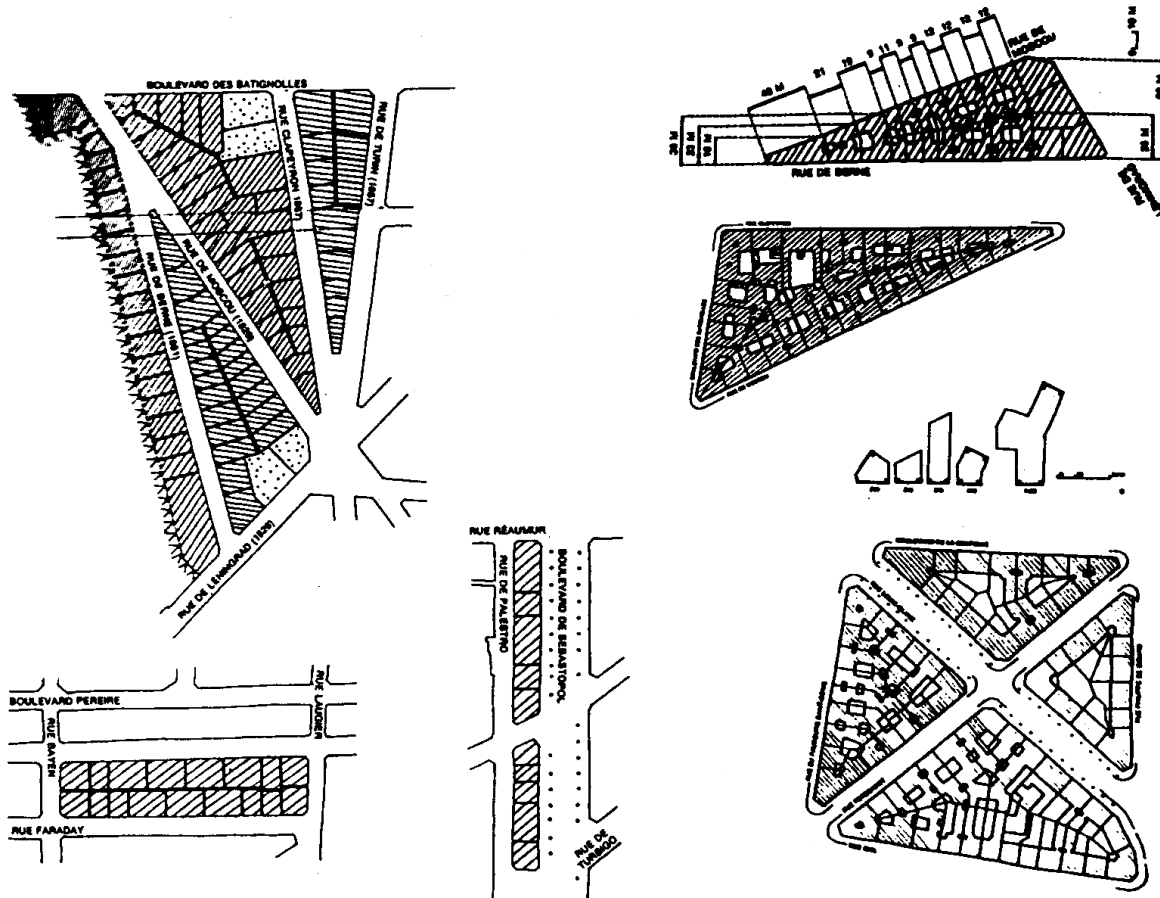
Haussmann pretende para a capital francesa os preceitos tradicionais da simetria e da regularidade. Propõe para as novas ruas e avenidas o controlo de um ponto de fuga através de um facto monumental e impõe para as ruas e praças mais importantes uma arquitectura uniforme nas suas fachadas, esforçando-se por dissimular as irregularidades planimétricas.

A nova estrutura viária global da cidade (e não apenas do centro) potencia a urbanização dos terrenos periféricos e a abertura de novas artérias nos velhos bairros e a reconstrução de edifícios ao longo dos novos alinhamentos.

Nesta sucessão de intervenções, Haussmann introduz, na nova imagem de cidade, uma grande coerência e modernidade de luz e espaço e uma nova arquitectura urbana. Aparecem novos espaços públicos arborizados utilizando a combinação de vários elementos (nomeadamente o traçado em avenida) e os boulevards que unem os pontos principais da estrutura urbana. A praça aparece como lugar de confluência de vias e placa estruturadora de circulações e cruzamento de vários traçados.

Contemporâneo de Haussmann, Cerdá é responsável pela elaboração do plano de expansão para Barcelona - *o ensanche*. Os graves problemas de densificação, as epidemias e instabilidade social da Catalunha nos meados do século XIX obrigaram o Município de Barcelona a estudar e promover a expansão da cidade para fora de muralhas.

O traçado e o reparcelamento da Av. de L'Ópera. Quarteirões e lotes resultantes dos traçados e reparcelamento de Haussmann, segundo o estudo de Castex e Panerei.



38

Paralelamente, a existência de uma burguesia regionalista em franca ascensão económica e com necessidade de afirmação cultural na comunidade espanhola cria condições para a concretização de um plano de expansão urbana profundamente inovador e exemplar. Poder-se-á afirmar que se trata do primeiro plano para a cidade moderna pós industrial.

O termo urbanismo surgiu com o seu actual significado em 1868 quando Cerdá escreveu a *Teoría General de la Urbanización* onde expõe o pensamento urbanístico, metodologias de intervenção e preocupações de carácter sociológico. Nesta obra consegue coordenar os aspectos espaciais e físicos da cidade respondendo a questões funcionais, sociológicas, económicas e administrativas e tratando pela primeira vez a cidade como um sistema complexo e integrador de vários sistemas.

Ildefonso Cerdá, ao contrário de Haussmann, centraliza toda a sua acção no planeamento e desenho da Barcelona moderna, intervindo apenas pontualmente na cidade antiga.

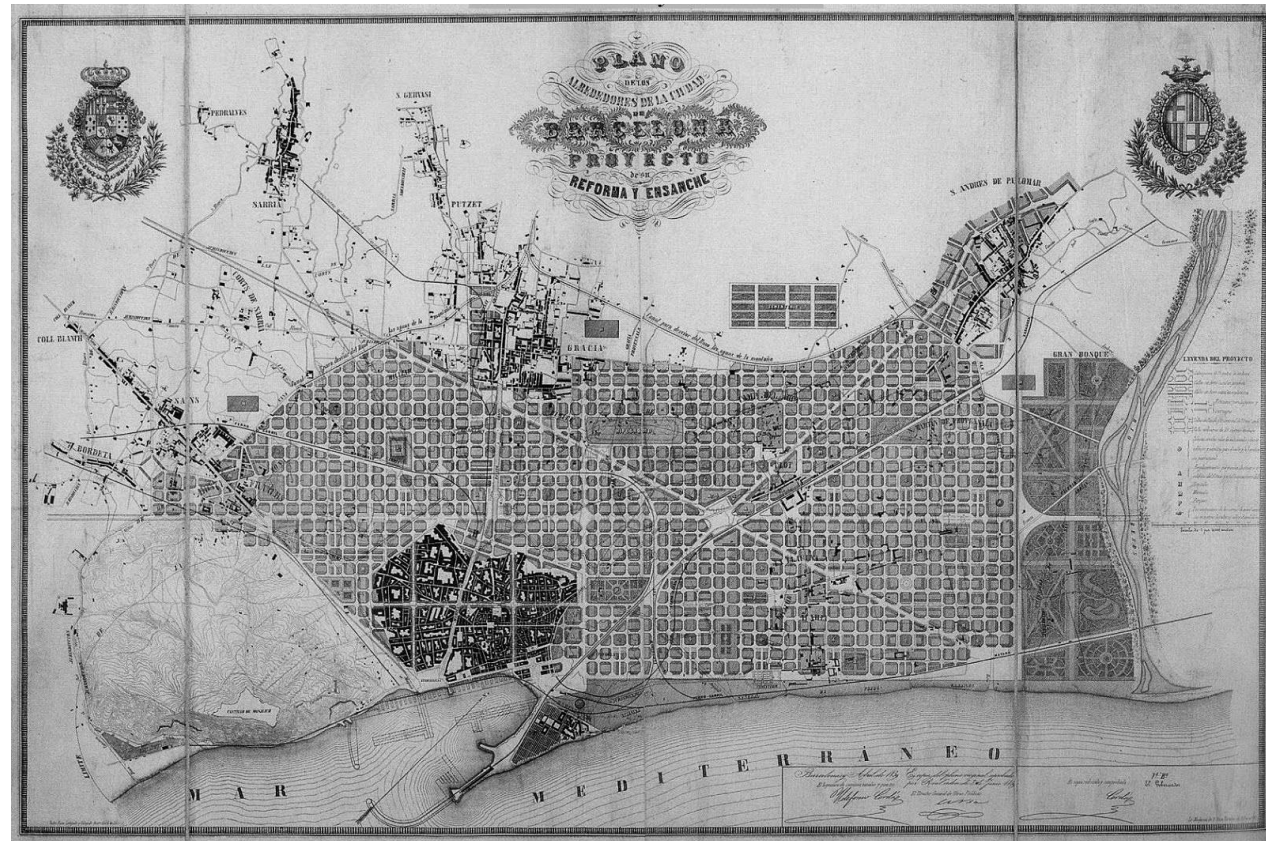
Esta demarcação entre o novo e o preexistente não representa a subvalorização ou alheamento relativamente à cidade antiga. Todo o novo traçado é geometricamente concebido a partir da articulação explícita com determinados factos da cidade muralhada, tais como a Praça da Catalunha e as Ramblas.

Em relação à cidade histórica não era exclusiva da cultura urbana e estendia-se também da mesma forma sobre a cultura arquitectónica. As teorias de recuperação eram exclusivamente debatidas em torno dos Monumentos e em função do seu valor patrimonial e simbólico e não tinham em conta o valor da sua inserção num determinado contexto urbano.

Outro modelo urbanístico destacou-se em Viena de Áustria, com base assente no plano do arquitecto L. Forster, que rodeou toda a parte antiga da cidade por um anel - o célebre *Ring de Viena* - a partir do qual ela se organizava. Este modelo, paradigma do urbanismo oitocentista indica um crescimento urbano por anéis em expansão progressiva, como círculos na água. De certa forma, a mesma lógica de expansão planificada em Amesterdão.⁸

⁸ Gravagnuolo, Benedetto, *História del Urbanismo en Europa 1750-1960*, Ediciones Akal, S.A., 1998, pág.53.

Figura I.3.
Plano de Barcelona |
Ildefonso Cerdá | 1859



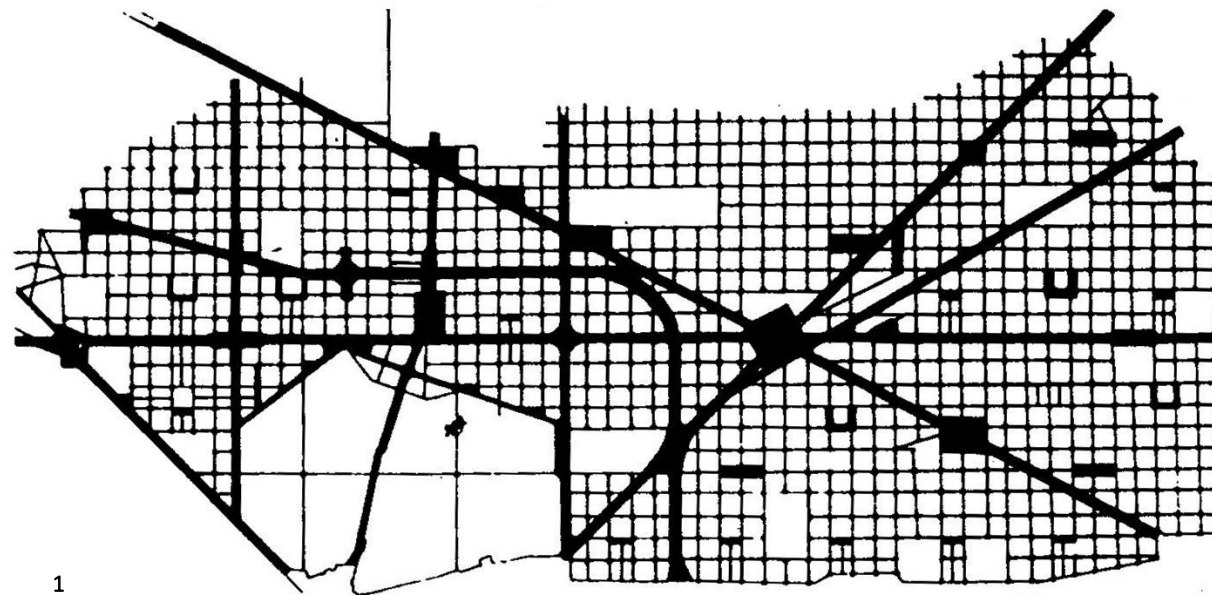
Fonte:
Imagem retirada da internet
<http://www.artnouveaujugendstil.blogspot.pt/2012/02/un-grand-architecte-du-modernisme.html>

Figura I.4.

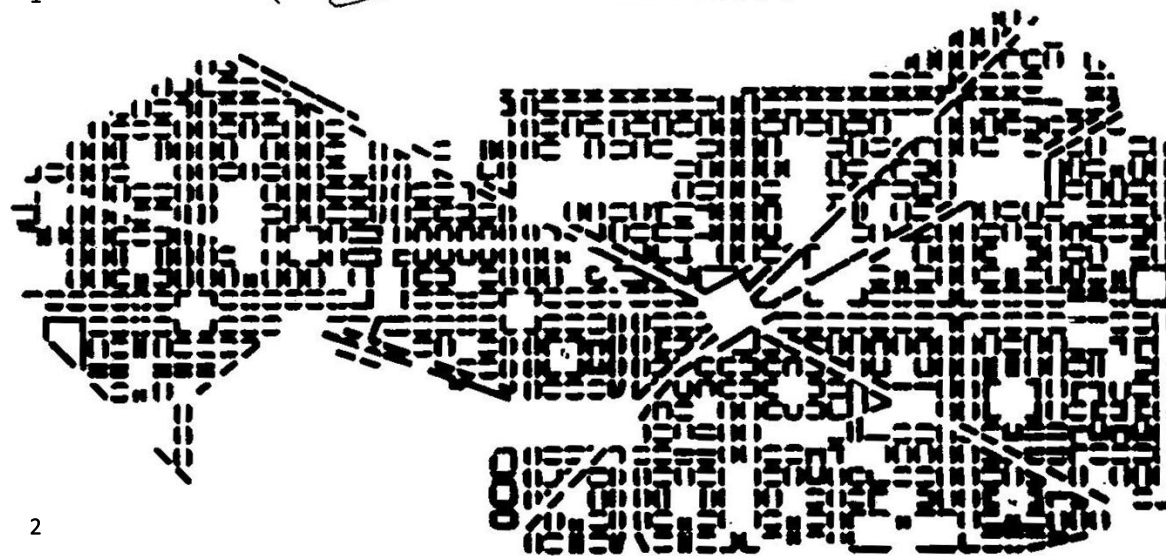
Plano de Barcelona | Ildefonso Cerdá | 1859

1| Os espaços e sistemas de circulação automóvel.

2| Os espaços construídos.



1



2

Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, de J. M. Ressano Lamas, pág. 219.

Figura I.5.

A formação do Ring de Viena

A cidade medieval fortificada nos séculos XVI e XVII contra as invasões turcas. Fortificações poligonais e em campo aberto a 60 metros separam-se nas expansões periféricas. As muralhas destruídas por Napoleão, em 1809, dão origem, cinquenta anos mais tarde ao desenvolvimento de um anel verde e equipamento: Ring.



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, de J. M. Ressano Lamas, pág. 202.

A Cidade medieval fortificada nos Séculos XVI e XVII contra as invasões turcas. Fortificações poligonais e em campo aberto de 60 metros separam-se nas expansões periféricas. As muralhas destruídas por Napoleão, em 1809, dão origem, cinquenta anos mais tarde ao desenvolvimento de um anel verde e equipamento - *O Ring*.

Na primeira metade do século XX mantém-se a tendência higienista nas propostas desenvolvidas por alguns pioneiros do Movimento Moderno. Le Corbusier apresenta o seu *Plan Voisin* em 1925 onde alguns quarteirões medievais de Paris seriam completamente demolidos e transformados em “espaço verde”, onde se implantariam as suas novas tipologias em torre. Apenas se salvaguardavam os monumentos carismáticos.

Frank Lloyd Wright defende, em 1939, a desvitalização do centro de Londres e a conservação do seu melhor como monumento num grande espaço verde, seguindo, deste modo, os mesmos princípios de Le Corbusier, embora numa concepção mais romântica.

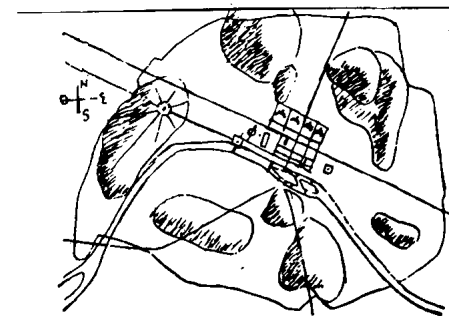
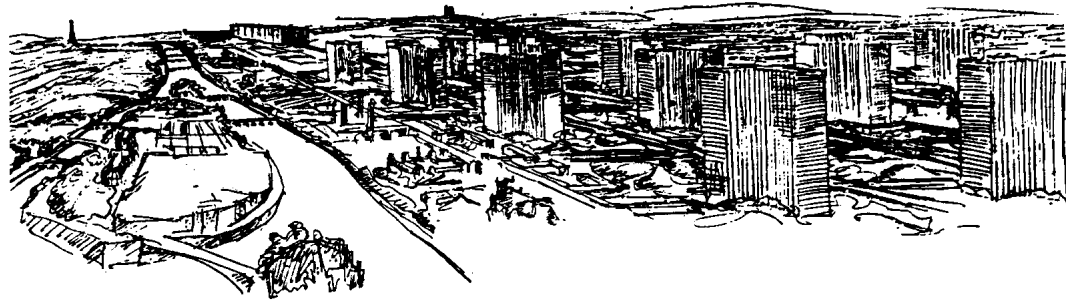
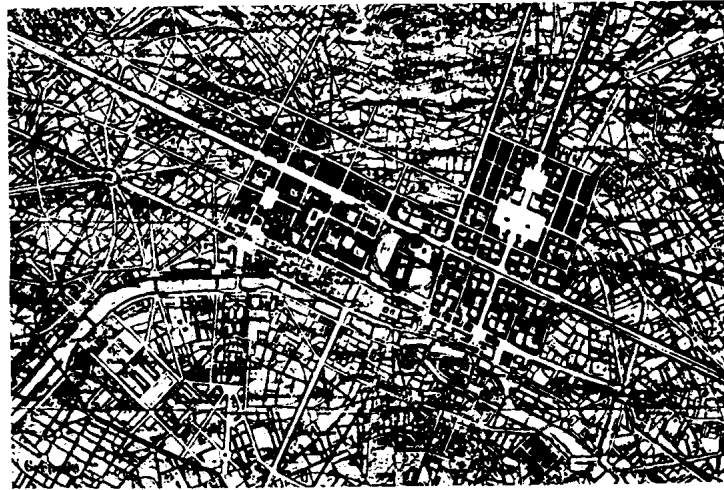
Na Carta de Atenas (1933) pela primeira vez a cidade faz parte de um conjunto mais vasto - a região e as soluções propostas são de ordem naturalista, isto é, “o sol, as zonas verdes, o espaço são os primeiros três materiais da urbanística” e a reivindicação do solo livre torna-se numa premissa imprescindível operativa para as novas concepções com um valor puramente compositivo. Paralelamente, a actividade humana é separada em quatro funções fundamentais: “habitar”, “trabalhar”, “distrair-se” e “circular”, traduzida na organização espacial através de zonas monofuncionais com particular referência na função “habitar”.

Esta lógica funcionalista zonifica a cidade por funções e determina a concepção urbana por uma independência física dos vários elementos que estruturam a cidade, isto é, as relações passam a definir-se segundo objectivos e meios completamente distintos dos clássicos.

Esta é a causa mais marcante da ruptura da cidade moderna com a cidade tradicional já que todos estes sistemas não se encontram nem dialogam numa matriz comum. Os princípios do zonamento funcionalista retiram às cidades toda uma complexidade distributiva, ou seja, o sistema traduziu-se num empobrecimento morfológico pela falta de significação dos espaços urbanos que por sua vez conduziu a uma monotonia visual.

Figura I.6.

Le Corbusier: o Plan Voisin | 1925
Proposta para reestruturação do centro de
Paris



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, de J. M. Ressano Lamas, pág. 202.

Os princípios urbanísticos da Carta de Atenas determinaram o afastamento de alguns vestígios históricos urbanos para a cidade Moderna. O desvio de elementos vitais de circulação e mesmo dos centros considerados até hoje imutáveis eram perspectivados como medidas radicais.

Os CIAM “anunciam o fim” no seu penúltimo congresso em 1956 em Dubrovnik, “Relação entre a forma física e a necessidade sociológica” com o aparecimento do grupo TEAM X⁹ cuja consagração é confirmada em 1959 em Watterloo onde o ciclo CIAM encerra definitivamente. Aliás, este grupo compartilha a sua fé na arquitectura de tradição moderna, mas com consciência em relação a uma insuficiência aos valores da qualidade ambiental que o chamado racionalismo tinha no seu manifesto.

Tinha igualmente em comum a fragmentação da grande escala e consequentemente uma maior atenção nas escalas intermédias, ou seja, a estrutura da cidade devia decompor-se em unidades menores onde a vida social e as capacidades criativas e participativas dos indivíduos pudessem incorporar-se na arquitectura.¹⁰

No entanto, após a Segunda Guerra Mundial, a reconstrução das principais cidades europeias (algumas das quais grandes capitais oitocentistas), introduz um novo dado na cultura urbana: a construção em massa de habitação segundo o modelo da Carta de Atenas, conduzida por políticas pragmáticas de realojamento que acabarão por reafirmar e acentuar a distância entre a periferia e a cidade histórica. Por outro lado, as áreas mais antigas que tinham resistido, quer à guerra, quer ao Movimento Moderno, estavam completamente degradadas por falta de uma política de recuperação operativa que durava desde o século XIX.

É neste contexto que a cultura arquitectónica reacende o debate sobre as teorias e os métodos de intervenção, motivando as experiências e manifestações das gerações seguintes, para o “*centro histórico*”.

Não se procedeu a um tratamento do centro antigo e dos bairros mais recentes no modelo de gestão urbana depois de meados do século XIX. Os elementos do organismo antigo, nomeadamente, ruas, fachadas e edifícios são assimilados aos elementos do novo

⁹ O Team X : Alison e Peter Smithson J. B. Bakema, Ernesto N. Rogers, Aldo Van Eyck, Louis Kahn, José António Coderch, Georges Candilis

¹⁰ Morales, Ignasi de Solà, Territórios, Editorial Gustavo Gili, S.ª, Barcelona, 2002, pág. 41.

organismo e submetidos à mesma dinâmica. A única excepção são os monumentos dos quais se pretende retirar uma qualificação formal para toda a nova cidade.

Após os trabalhos de Camilo Sitte, a extensão do interesse pelos *monumentos* aos próprios ambientes antigos não conduz à sua preservação enquanto não se dá a intervenção crítica ao modelo tradicional. Uma apreciação da heterogeneidade das características pré-industriais deste modelo coube ao movimento moderno. Le Corbusier reconhece nas antigas cidades mediterrâneas valores perdidos de continuidade ambiental que devem ser reintroduzidos na cidade nova e toma como exemplo a cidade de Veneza ao expor o seu projecto para urbanização da margem esquerda de Escalda.

O Plano Regulador de Amesterdão, estudado de 1928 a 1934, prevê, pela primeira vez, a completa preservação do centro histórico como condição para o desenvolvimento moderno, que como afirma Carlos Marti, em “Las Formas de la Residencia en la Ciudad Moderna, Vivienda y Ciudad en la Europa de entreguerras” as grandes avenidas compõem uma ordem análoga à dos canais da cidade antiga, que aparece no plano da cidade como uma nova parte que dialoga com familiaridade com as extensões do séculos XVII e XIX que, por sua vez, tinha abraçado o casco medieval, reforçando-se assim a ideia de homogeneidade formal que presidiu à construção de Amesterdão ao longo do tempo.

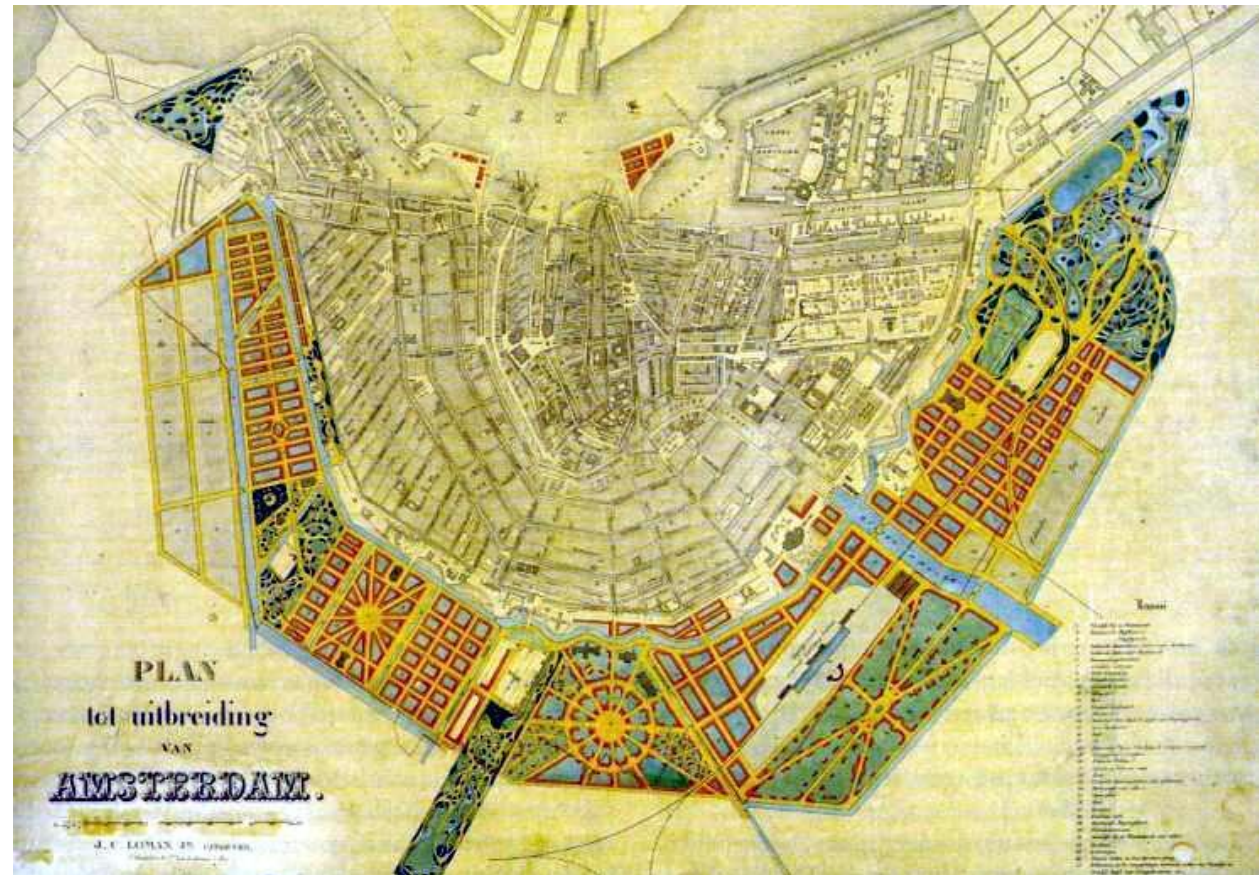
O estabelecimento de um procedimento específico, teórico e prático para estas zonas começa a ser aperfeiçoado em Itália no final dos anos 60, apresentando-se como um modelo válido em toda a parte e, tornando-se assim uma contribuição relevante para a moderna pesquisa internacional.

A este nível, contam-se alguns congressos que produziram documentos marcantes para a evolução e afirmação deste debate. Em 1964, a Carta de Veneza denuncia a ruína dos Centros Históricos, definindo que a “noção de monumento histórico engloba a criação arquitectónica isolada bem como o sítio rural ou urbano que testemunhe uma civilização particular, uma evolução significativa ou um acontecimento histórico”¹¹ apontando para a importância da preservação, no seu contexto, não apenas do edifício monumental isolado, mas também de conjuntos edificados com importância no ambiente urbano e paisagístico.

¹¹ Carta de Veneza, sobre a Conservação e Restauro de Monumentos (Veneza, 1964)

Figura I.7.

Plano de Amesterdão | 1866



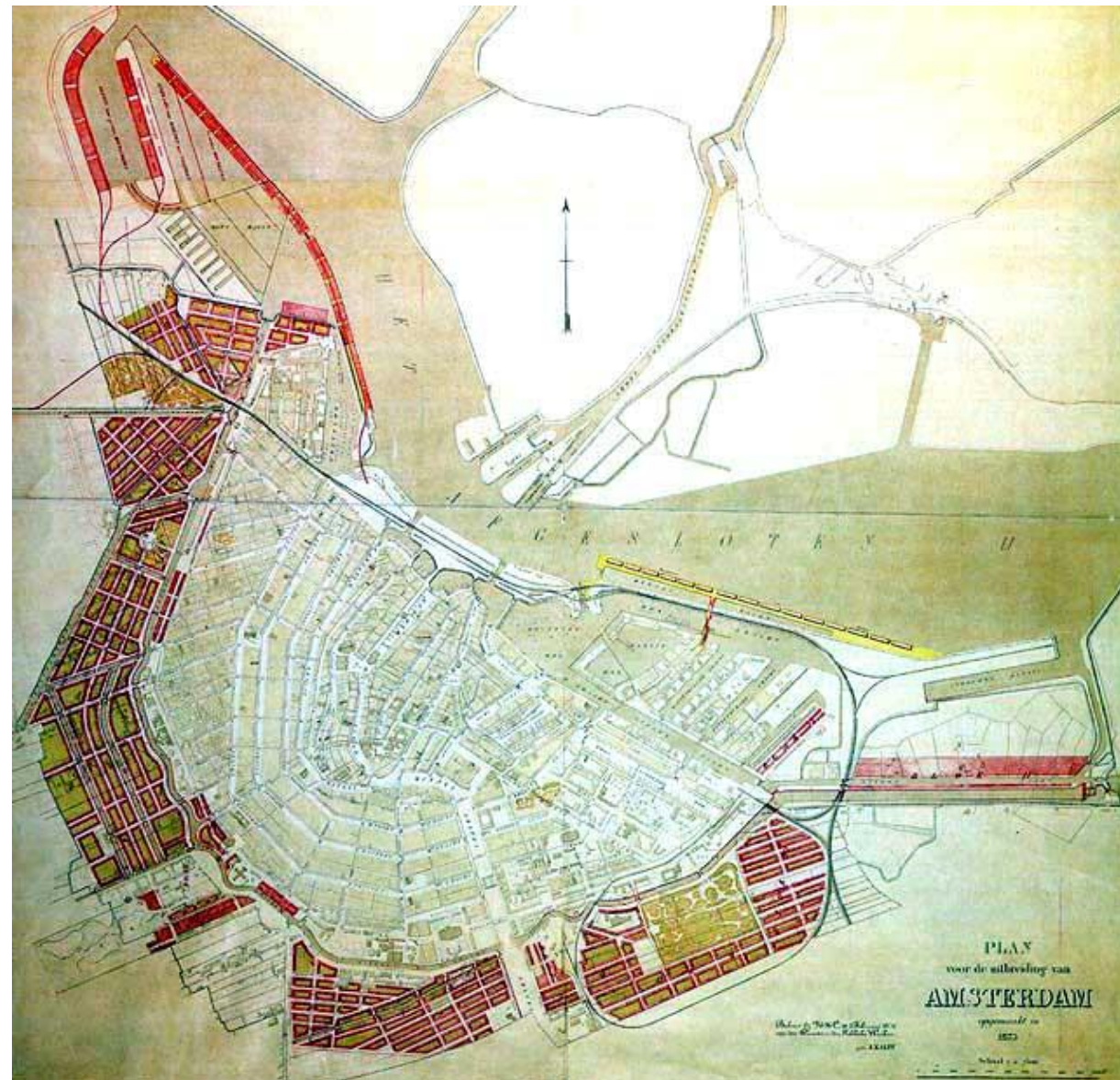
Fonte:

Imagem retirada da internet

<http://niftrik.vanniftrik.nl/Afbeeldingen/wapens.php>

Figura I.8.

Plano de Amesterdão | 1877



Fonte:

Imagem retirada da internet

<http://www.beeldbalk.nl/balk/?id=8>

Em 1970, a Carta de Gubbio, que clarifica as intenções de Veneza, afirma a importância cultural e monumental do centro histórico na sua globalidade e, em 1971, a Carta de Bergano, que anteviu a desaceleração expansionista das cidades europeias, propõe a reutilização e a rentabilização do património construído nos centros históricos.

Em 1975, a Carta Europeia do Património Arquitectónico reafirma, por um lado, a importância do património arquitectónico como testemunho da presença da história e da sua importância na vida e equilíbrio do homem por possuir uma acumulação particular de valores espirituais, culturais, económicos e sociais de valor insubstituível. Por outro lado, alerta para a ameaça desse património contra a especulação imobiliária, visto que “um certo urbanismo torna-se destruidor quando as autoridades são exageradamente sensíveis às pressões económicas e às exigências da circulação”.¹²

Introduz-se igualmente o conceito de “conservação integrada”, realçando-se a necessidade de uma justiça social na conservação dos centros históricos através da manutenção das populações residentes, pois “a evolução histórica conduziu a que os centros degradados das grandes cidades e ao mesmo tempo as aldeias abandonadas se tornassem reservas de um alojamento barato. O seu restauro deve ser feito num espírito de justiça social e não deve ser acompanhado do êxodo de todos os habitantes de condição modesta”.¹³

No espaço de uma década, estes congressos e os seus respectivos documentos alteram radicalmente a relação da cultura urbana e arquitectónica com a cidade histórica e, a partir dos anos 70, a recuperação social e o (re)uso urbano tornam-se palavras de ordem nas intervenções em *Centros Históricos*, aproximando, desta forma, a cultura arquitectónica das políticas urbanas reformistas e influenciando as intervenções de reabilitação dos anos seguintes.

Assim, foi redefinido o âmbito da conservação que não surge apenas como um conjunto de objectos físicos, monumentos e obras de arte, mas sim como um organismo habitado, aquilo que resta da cidade pré-industrial com a sua população tradicional e que se caracteriza pela qualidade que falta na cidade contemporânea e que novamente é exigida pelo movimento moderno - a estabilidade da relação entre a população e o contexto urbano, isto é, a reconciliação entre o homem e o meio ambiente.

¹² Carta Europeia do Património Arquitectónico, (Amesterdão, 1975).

¹³ Idem

Este organismo é já um elemento da futura cidade moderna e contém uma alternativa válida para toda a restante cidade e território. Torna-se necessário intervir simultaneamente em todas as zonas da cidade. O tecido urbano original deve ser protegido e restaurado, distinguindo-se os diferentes tipos de edifício que determinarão os possíveis usos e as operações de adaptação admissíveis. Nas restantes partes contíguas já alteradas é necessário evitar a consolidação dos edifícios e das suas utilizações de modo a que sejam recuperados como vazios potenciais. Nos bairros periféricos, o crescimento contínuo deve ser limitado e parado, orientando-se gradualmente as iniciativas públicas e privadas para a recuperação do património existente.

Estas intervenções contrárias à lógica especulativa do mercado tradicional exigem o empenho das administrações públicas, devido à necessidade de se adaptarem leis e procedimentos, estabelecidos para as novas urbanizações nas transformações a realizar no espaço já construído, escolhendo instrumentos adequados às diferentes operações, e que vão desde a necessidade de acordo com proprietários privados até às expropriações.

No entanto, este reposicionamento cultural continuou, na maioria dos casos, carente de um trabalho preliminar e indispensável: o do levantamento e conhecimento da tipologia dos centros históricos. Tal começou a ser apontado por uma nova geração de autores, culturalmente mais crítica onde se incluem Saverio Muratori, Aymonino, Tafuri, Rossi, Grassi e Gregotti.

Estes autores, embora com propostas distintas, insistiram num (re)exame dos métodos e dos instrumentos de abordagem à cidade, orientando o debate para “a análise dos fenómenos urbanos como factores determinantes da escolha e sobretudo, dos problemas a que a disciplina arquitectónica é chamada a dar resposta.”¹⁴ Assim, pretendem reforçar o contributo disciplinar da *arquitectura na forma global da cidade contemporânea*, não só em relação aos centros históricos.

Deste modo, desenvolvem análises de diversas estruturas urbanas que demonstram a utilidade dos estudos sobre “*morfologia urbana*” e “*tipologia edificada*” como meios de avaliação do processo histórico de conformação das cidades, de definição das suas especificidades, de comparação dos seus factos passados e presentes e de orientação às diversas hipóteses da sua transformação futura. Estes estudos representam os fundamentos da *Análise Urbana Moderna*.

¹⁴ Aymonino, Carlo, *O Significado das Cidades*, Ed. Presença, 1984, pág. 149.

2 – Análise urbana (tipologia e morfologia)

A cidade contemporânea, espaço de incidência de um processo de permanentes transformações das estruturas pré-existentes, apresenta estruturas sedimentadas que são pressionadas por novas dinâmicas de investimento imobiliário e de políticas de habitação vai provocando confrontos nas periferias entre antigas malhas rurais e novos loteamentos urbanos especulativos de substituição dos tipos edificados com progressivas rupturas na sua morfologia consolidada. Estas rupturas traduzem-se em alterações arquitectónicas, desequilíbrios formais e volumétricos, reestruturação cadastral por associação de lotes e ainda por rupturas ao nível funcional que se traduzem numa concentração de novos programas nos centros urbanos, provocando situações de congestionamento e de monofuncionalidade.

A impossibilidade de definir uma *forma global* na cidade contemporânea, tal como se definiu para a cidade medieval, renascentista ou oitocentista, significa que o processo de transformação morfológica não se desenvolveu em simultâneo ao da transformação tipológica, ou seja, significa que existe hoje um desfasamento entre o processo histórico de conformação das diferentes partes que suportam a cidade contemporânea e a prática da construção de carácter especulativo que sobre elas intervém, conduzido “não mais pela relação tipologia edificada e morfologia urbana, mas somente pela ligação entre o lote individual edificável e todos os outros, individuais e isolados entre si”¹⁵.

Deste ponto de vista, a *análise urbana* deve ser dirigida para a identificação e caracterização das diferentes partes que constituem a estrutura urbana explicitando as suas características específicas. Pretende-se contrariar uma visão abstractizante, quantificadora e sectorial da análise funcionalista tradicional. Trata-se de identificar os principais aspectos do processo de transformação urbana e de orientação do seu processo histórico de formação, com auxílio da análise cartográfica, da história da cidade e da arquitectura e do próprio conhecimento directo. Pretende-se definir e identificar das homogenias e heterogenias físicas e funcionais numa determinada parte da cidade ou em toda a cidade. Neste processo é necessário proceder à caracterização formal, organizativa e estrutural dos tipos edificados, à identificação do papel estruturante dos espaços públicos e das emergências arquitectónicas.

A relação entre a *tipologia edificada* e *morfologia urbana*, não só identifica o processo histórico da cidade, mas também caracteriza cada um dos seus períodos e permite avaliar as mudanças fundamentais na arquitectura e na sua expressão urbana. Carlo

¹⁵ Aymonino, Carlo, *O Significado das Cidades*, Ed. Presença, 1984, pág. 149.

Aymonino define a *tipologia edificada* como “o estudo dos elementos organizativos-estruturais artificiais (entendendo aqui, não só os edifícios, mas também os muros, as vias, a forma urbana de um determinado período histórico ou uma particular forma urbana, o que é o mesmo)”¹⁶. Ultrapassa assim a definição de tipologia como simples associação e classificação de tipos arquitectónicos isolados ou arquétipos construtivos, como era entendida na definição iluminista de Quatremère de Quincy no século XVIII, e depois por Durand no século XIX. Propõe a definição dos tipos edificados na sua relação com o suporte físico e o espaço urbano exterior.

A verificação de determinadas tipologias das leis de repetição e da sua articulação com o suporte físico constitui a base do estudo da relação entre a *tipologia edificada* e a *morfologia urbana*. Com estes instrumentos de análise urbana é possível abordar a definição de áreas homogêneas e de áreas heterogêneas em determinado contexto urbano, interpretando e identificando situações estáveis ou de ruptura no interior da estrutura urbana. Não podemos pretender, dada a nova e complexa escala dos problemas e a pesada herança da construção “caótica” do último meio século, conferir uma única forma à cidade e representá-la com um único ritmo figurativo. A cidade contemporânea está praticamente condenada a organizar-se por partes. O problema é saber como se define ou se constitui cada uma dessas partes. É pela combinação e inter-relação dessas partes que uma nova estrutura urbana pode vir a formar-se. Para a distinção destes processos de sedimentos que especificam e individualizam *cada uma das partes da cidade contemporânea*, é necessária uma operação que exige um conhecimento aprofundado, objectivo e selectivo da realidade que a *análise funcionalista tradicional nunca pretendeu fazer*.

Não se pretende a definição, caracterização e classificação de todos os elementos de uma determinada realidade urbana, mas sim encontrar um critério e uma estratégia de abordagem que, por um lado, identifiquem dominâncias nas relações entre esses elementos. Trata-se de identificar *permanências* e *transformações* que sintetizem um conjunto de dados caracterizadores de um determinado *fenómeno urbano*. Ao intervir na cidade contemporânea, independentemente de se optar por uma solução de *continuidade* ou de *descontinuidade*, o importante é (re)conhecer a parte em que estamos a intervir para, sempre que possível, estabelecer no seu contexto uma relação significativa, qualquer que seja, entre novos tipos edificados e formas urbanas pré-existentes.

¹⁶ Carlo Aymonino, *Lo Studio del Fenomeni Urbani*. Ed. Officina Edizioni, Roma, 1977, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata Transformação e Permanência na Habitação Portuguesa: As Formas da Casa na Forma da Cidade, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 286.

II

Um percurso na transformação urbana de Matosinhos

“Tudo está no medir o tempo com o espaço. Como no baile - em que se descrevem círculos e distâncias no espaço como formas mediante os quais representamos o ritmo e os passos do tempo musical - também na concepção urbanística é preciso medir o tempo sobre o espaço”¹⁷.

¹⁷ Morales, Manuel de Sola, *Spazio, tempo e Città* in Lotus nº51, Milão, 1987, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 286.

II

Um percurso na transformação urbana de Matosinhos

1 - Evolução histórica de Matosinhos.....	55
2 - Século XVIII e XIX.....	62
3 - Século XX.....	72
4 - Década de 70.....	89
5 - Década de 90.....	90

1 - Evolução histórica de Matosinhos

A introdução a um estudo sobre o início da formação urbana de uma área é sempre um desafio bastante difícil, sobretudo quando a área em questão se tornou muito recentemente protagonista de transformações urbanas. Esta situação é agravada pelo facto de uma parte da área em estudo constituir, em si mesma, uma fronteira entre os municípios de Matosinhos e do Porto. Assim sendo, o seu processo de formação urbana terá sido naturalmente condicionado pelos respectivos processos de crescimento, quer do município de Matosinhos, quer do Porto, ou seja, dos dois em conjunto numa forte interdependência.

O presente estudo tem objectivos específicos, os quais não obedecem inteiramente a um ponto de vista histórico, mas sim à análise de uma intervenção projectual urbana. Temos como referência o final do século XVIII. Não dispomos de plantas de conjunto do espaço urbano de Matosinhos até ao terceiro quartel do século XIX.

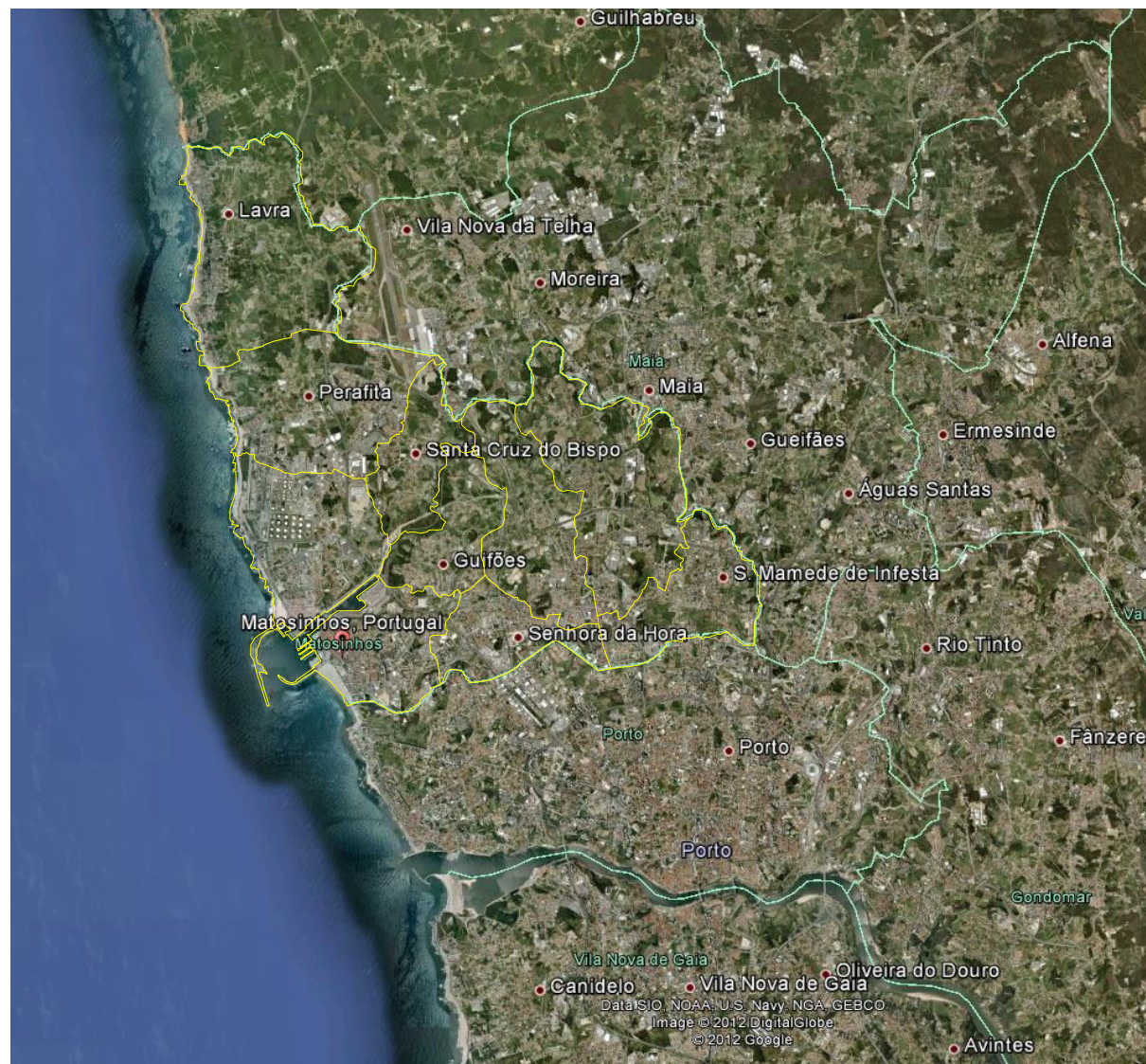
A primeira planta que surge na nossa investigação é uma planta de conjunto de 1880, realizada à escala 1/ 100.000. Pela própria escala e pelo seu estado de conservação não nos é possível fazer uma análise sobre a mesma. A primeira planta utilizável à escala 1/200, *Vila de Matosinhos com a canalização para o abastecimento de água*, foi elaborada em 1896 (Figura II.2. da página 57), devido a uma necessidade de planificação da Câmara que surge nos finais de Oitocentos que nos ajuda a perceber claramente, não só o espaço urbano da vila, mas também as preocupações camarárias da época.

A cidade de Matosinhos apresenta-se actualmente como um dos mais importantes aglomerados urbanos do litoral atlântico de Portugal e um significativo pólo de desenvolvimento económico.

A história de Matosinhos está ligada desde sempre ao mar e às actividades com ele relacionadas, resultando da sobreposição, num mesmo espaço físico, de hábitos ancestrais com um conjunto de actividades comerciais e industriais que se instalam ao longo dos séculos, acompanhando um processo de densificação e de complexidade do espaço físico e do perfil funcional da cidade.

Figura II.1.

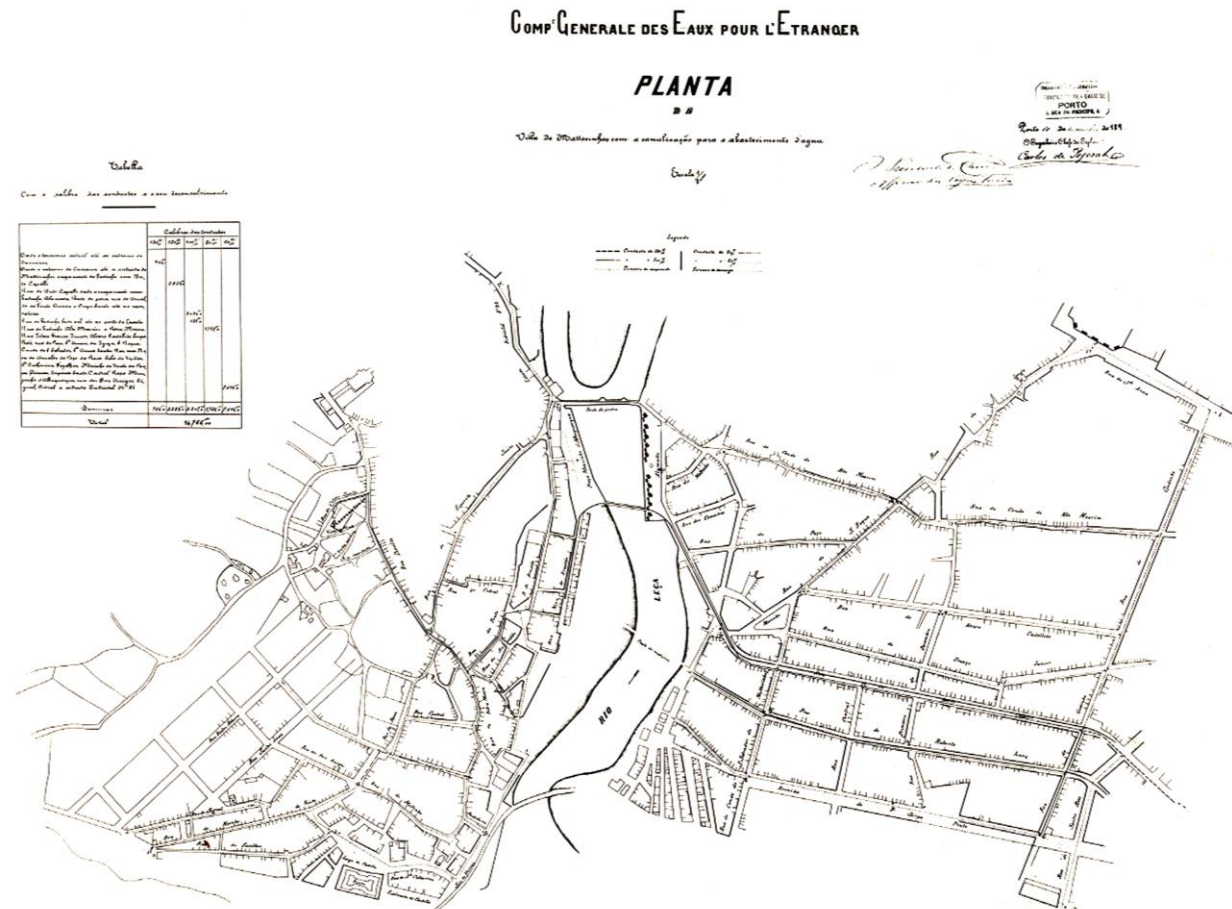
Ortofotomapa com a localização de Matosinhos



Fonte:

Ortofotomapa retirado do *Google Earth* com a inserção da planta digitalizada da área de Matosinhos com a definição das freguesias expressamente trabalhadas para este estudo.

Figura II.2.
Planta de Matosinhos com a Canalização
para o Abastecimento de Água | 1896






Fonte

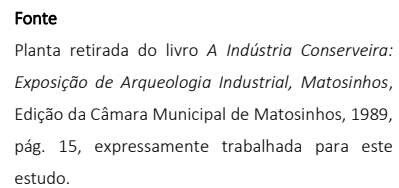
Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 15.

Beneficiando de características endógenas excepcionais e da proximidade à cidade do Porto, a pequena comunidade piscatória transformou-se sucessivamente em porto de pesca de apoio à indústria de conservas, em porto comercial da cidade do Porto e da região Norte, até se constituir no segundo maior entreposto comercial do país.

As características que levaram ao desenvolvimento da estrutura urbana: no lado poente, o romântico e o pitoresco de Leça que atraíam as gentes do Porto, fazendo deste lugar um forte concorrente à prestigiada estância balnear da Foz. Constituíam igualmente pontos de atracção complementar, o hipódromo e o campo de touros de Matosinhos. Por outro lado, a construção do Porto de Leixões em 1884, como porto de abrigo à frota pesqueira sustentará a instalação da indústria conserveira local, no seguimento da actividade da salga do peixe que já aí se fazia.

A instalação do Porto de Leixões foi o primeiro e o mais marcante passo de transformações. Até à data da inauguração da Doca nº1 em 1941, o espaço urbano de Matosinhos mantém-se estreitamente ligado ao Rio Leça e a Leça da Palmeira. As pontes (Figura II.6.da página 65) que foram sendo construídas para a ligação entre as duas margens do rio contribuem para a criação de uma unidade urbana, onde se localizam os espaços nobres de cada um dos aglomerados, Matosinhos e Leça da Palmeira e respectivos centros cívicos.

-  Ponte
-  Centro Cívico de Matosinhos
-  Centro Cívico de Leça da Palmeira



Paralelamente, a expansão de Matosinhos desenvolve-se para Sul, sendo estruturada pela via de ligação à Foz do Douro e à cidade do Porto, quer através do litoral marítimo para a cidade do Porto, quer pelas vias de ligação ao *hinterland* para Sendim, Senhora da Hora e Aldoar.

A linha de caminho-de-ferro de S. Gens e a Estrada da Circunvalação (limite administrativo do Concelho) marcarão o limite da urbanização futura, enquanto que nas dunas do areal do Prado, na faixa marginal marítima junto à via de ligação à Foz do Douro e nas franjas do aglomerado existente, surgem novos equipamentos e infra-estruturas urbanas, nomeadamente o Matadouro e a Fábrica de Gás.

É o início da definição do perfil de desenvolvimento económico de Matosinhos em função da sua situação geográfica contígua ao Porto. A solicitação da indústria, do comércio e do lazer em Matosinhos levarão a inovações essenciais nas ligações com o Porto. Estabelecem-se as ligações de “Americano” da linha nº1, numa primeira fase só até Matosinhos, prolongando-se posteriormente até ao forte de Leça e inaugurando-se em 1907 a tracção eléctrica, com uma significativa redução dos tempos de deslocação.


Aqui nascerá a partir do último decénio do século XIX a principal obra de urbanização da cidade contemporânea, a expansão sul, resultante da transformação das dunas do areal do Prado onde se localizava o hipódromo. Como consequência deste desenvolvimento, será elaborado o primeiro plano de Matosinhos da autoria de Licínio Guimarães, em 1896. Este propõe uma malha ortogonal para a zona do Areal do Prado (hipódromo), que estrutura a rede viária, originando quarteirões rectangulares. Esta expansão da malha urbana tornava-se indispensável devido à densificação da antiga mancha de ocupação como resultado do aumento de população, superior a 100%, vinda em busca de novas oportunidades que o desenvolvimento industrial poderia oferecer.

Figura II.4.

Planta de localização dos eixos de expansão

 LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE S. GENS

 LINHA DE ÁGUA NO AREAL DO PRADO


 RUA BRITO CAPELO (DESIGNADA POR ESPINHA DORSAL DE MATOSINHOS)

 ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO

 1
VIA DE LIGAÇÃO - SENDIM

 2
SENHORA DA HORA - VIA DE LIGAÇÃO

 3
VIA DE LIGAÇÃO - ALDOAR

 4
VIA DE LIGAÇÃO - FOZ DO DOURO CIDADE DO PORTO



Fonte

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos*, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

2 - Século XVIII e XIX

No final do século XVIII, a vida urbana de Matosinhos e Leça da Palmeira tem como cenário privilegiado as margens do Rio Leça, em função do qual se organiza o espaço e a vida dos dois aglomerados. Funcionando como porto natural para os barcos de pesca, aí se desenvolve a mais intensa actividade económica e cívica.

Apoiando-se predominantemente na malha urbana de herança medieval, as ligações à Foz do Douro e a Pedras Rubras, completam a rede de vias fundamentais dos dois aglomerados.

A ponte romana – Ponte de Pedra (fotografias da página 64) a única existente até à data, a antiga ponte em granito que ligava Matosinhos e Leça, era uma ponte feita de pedra, extremamente robusta e com muitos arcos. Era conhecida por "Ponte dos 19 Arcos", "Ponte de Pedra", ou "Ponte sobre o Leça". Foi destruída devido ao aumento do porto artificial de Leixões, ligava as duas margens, mas também os dois espaços mais significativos das duas vilas – a Alameda, em Matosinhos, e a Praça Mouzinho de Albuquerque em Leça.

É nestas vias - a Alameda, em Matosinhos, e a Praça Mouzinho de Albuquerque em Leça- que se localizam outros espaços e edifícios mais significativos: a Igreja Matriz, o Forte de Leça, a Esplanada do Castelo e a Sala de Visitas em Leça, a Igreja do Senhor de Matosinhos, o Largo da Feira e o Parque Público, em Matosinhos (figura II.5 da página 63).

A esta ocupação predominantemente ribeirinha das duas margens do Rio Leça correspondem actividades económicas maioritariamente ligadas ao mar e ao rio – pesca, produção do sal, salga do peixe e moagem. A actividade da salga de peixe desenvolveu-se significativamente e instalou-se a primeira fábrica de conservas de sardinha em azeite, acompanhando a evolução das técnicas de pesca.

De assinalar igualmente o impacto da revolução dos transportes que contribuiu não só para a melhoria das ligações com a cidade do Porto, mas também das trocas comerciais com o resto do país operando uma significativa alteração da paisagem da Foz do Rio Leça.

Figura II.5.

Elementos significativos da Unidade Urbana
de Matosinhos-Leça da Palmeira

- 1 - LARGO DA FEIRA
- 2 - PARQUE PÚBLICO
- 3 - IGREJA DO SENHOR DE MATOSINHOS
- 4 - IGREJA MATRIZ DE LEÇA DA PALMEIRA
- 5 - FORTE DE LEÇA DA PALMEIRA
- 6 - SALA DE VISITAS
- 7 - ESPLANADA DO CASTELO

Fonte

Planta redesenhada do Arquivo Municipal da
Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente
trabalhada para este estudo.

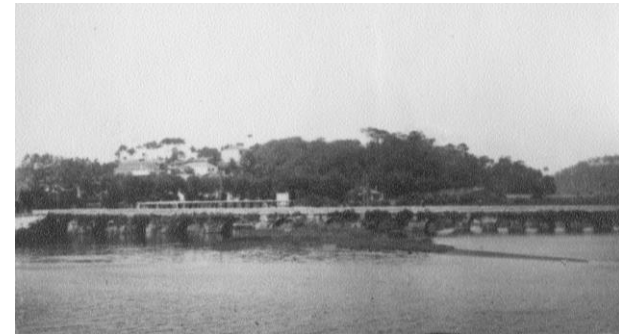


De 1881 a 1887 constroem-se três pontes sobre o rio (Figura II.6 da página 65): a ponte da pedra, a ponte de madeira para o atravessamento dos carros de tracção animal substituída pela ponte metálica da Companhia Carril Americano e por último, a ponte metálica do caminho-de-ferro de S.Gens que apoia a construção do porto de Abrigo. Consequentemente a vida urbana ganha uma dinâmica e uma complexidade diferente.

Ao acompanhar a construção de novos equipamentos e infra-estruturas, tanto Matosinhos como Leça da Palmeira começam a adquirir as características que determinaram o seu futuro carácter. Matosinhos começa a sedimentar a sua vocação industrial, embora com um perfil predominantemente de mono indústria, Leça da Palmeira assume o seu estatuto de estância balnear, em grande parte devido à importância da colónia inglesa que residia tanto no Porto como em Leça da Palmeira.

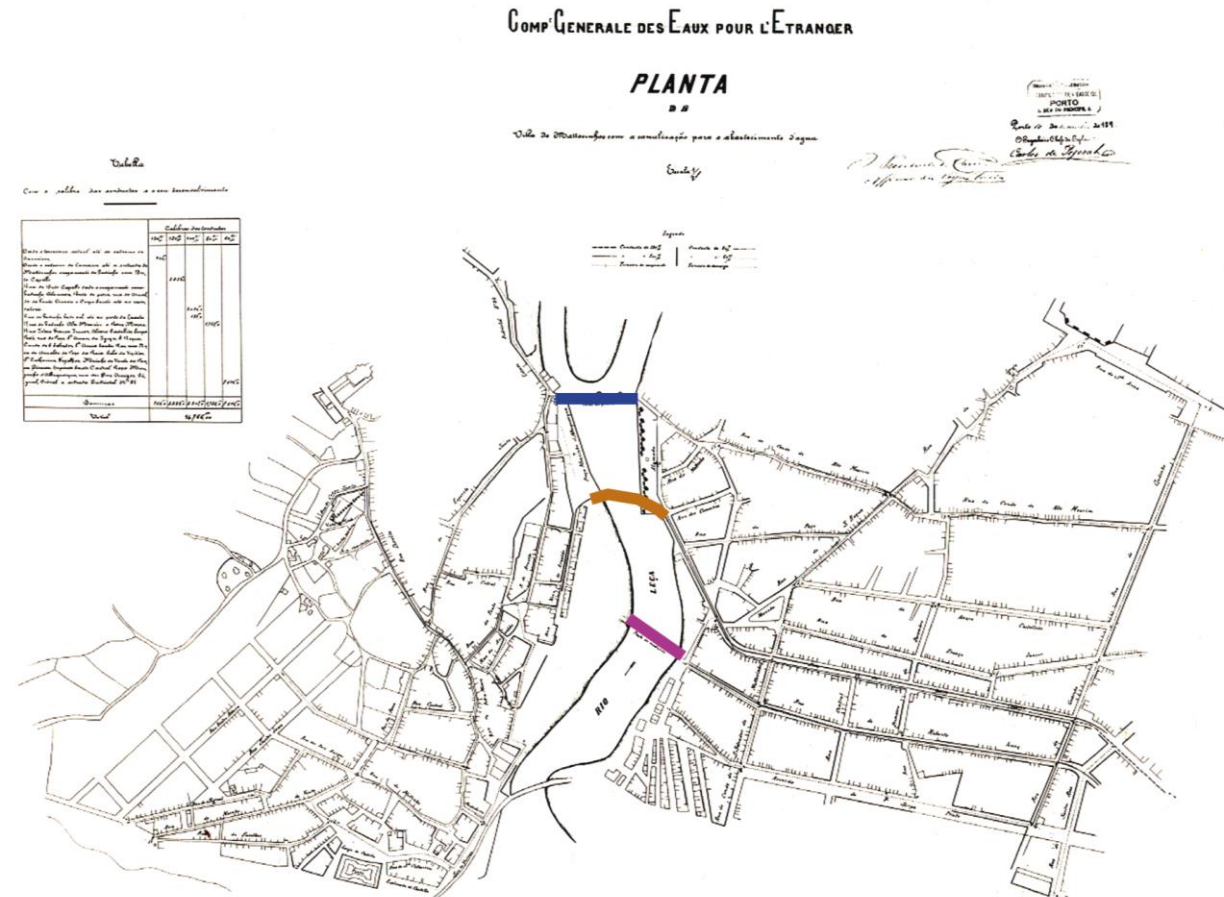


1 – Ponte de 60 metros em ferro sobre o Rio Leça



2 - Ponte da Pedra, vendo ao fundo a vegetação da Quinta D. Maria de Santiago

Figura II.6.
Planta de Localização das três Pontes
1881-1887



PONTE DA PEDRA

PONTE METÁLICA DO CAMINHO-DE-FERRO
DE S.GENS QUE APOIA A CONSTRUÇÃO DO
PORTO DE ABRIGO

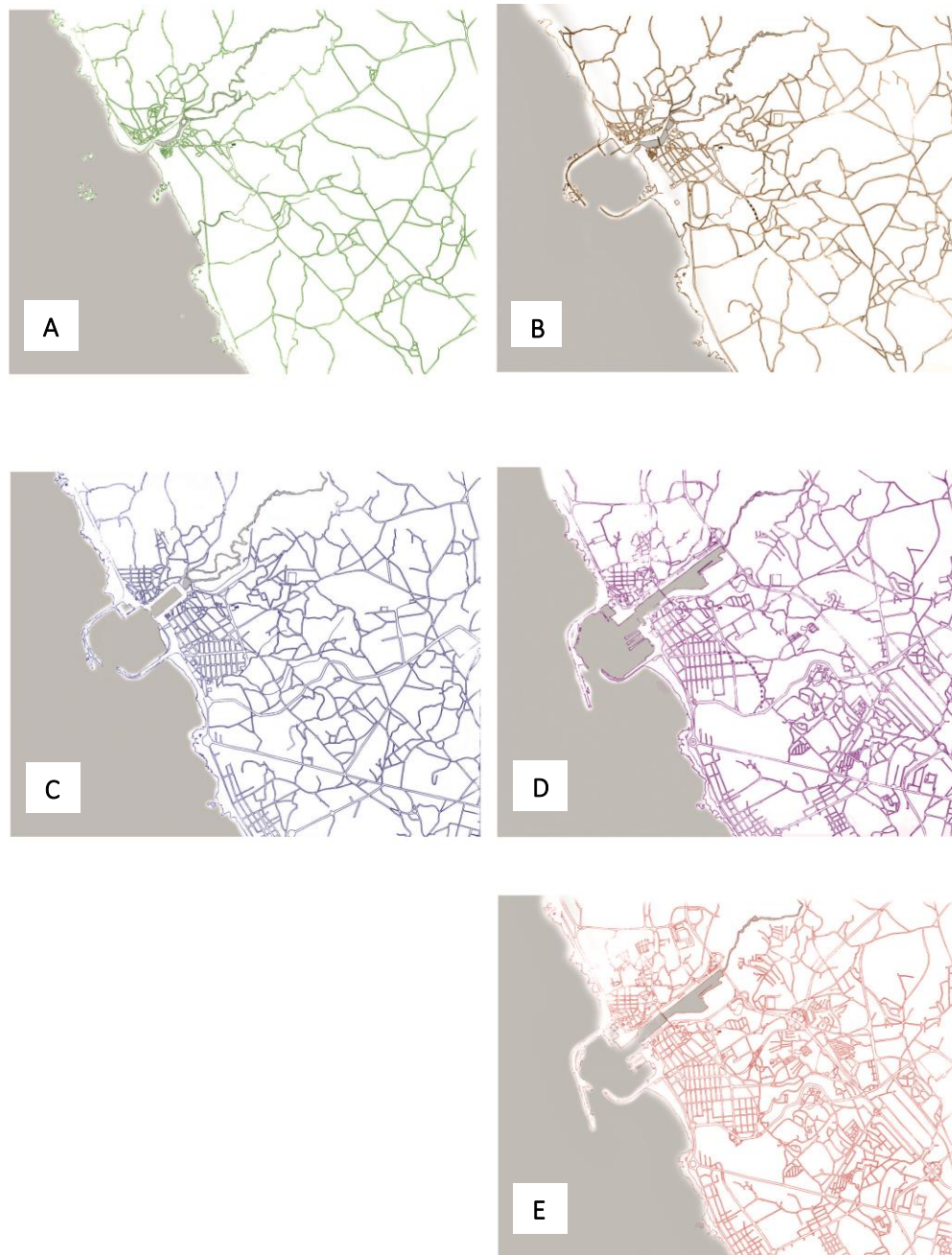
PONTE DE MADEIRA SUBSTITUÍDA PELA PONTE METÁLICA DA COMPANHIA DO CARRIL AMERICANO

Fonte:

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 15, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.7.

Vinculação da Malha Urbana com a sua
área territorial circundante



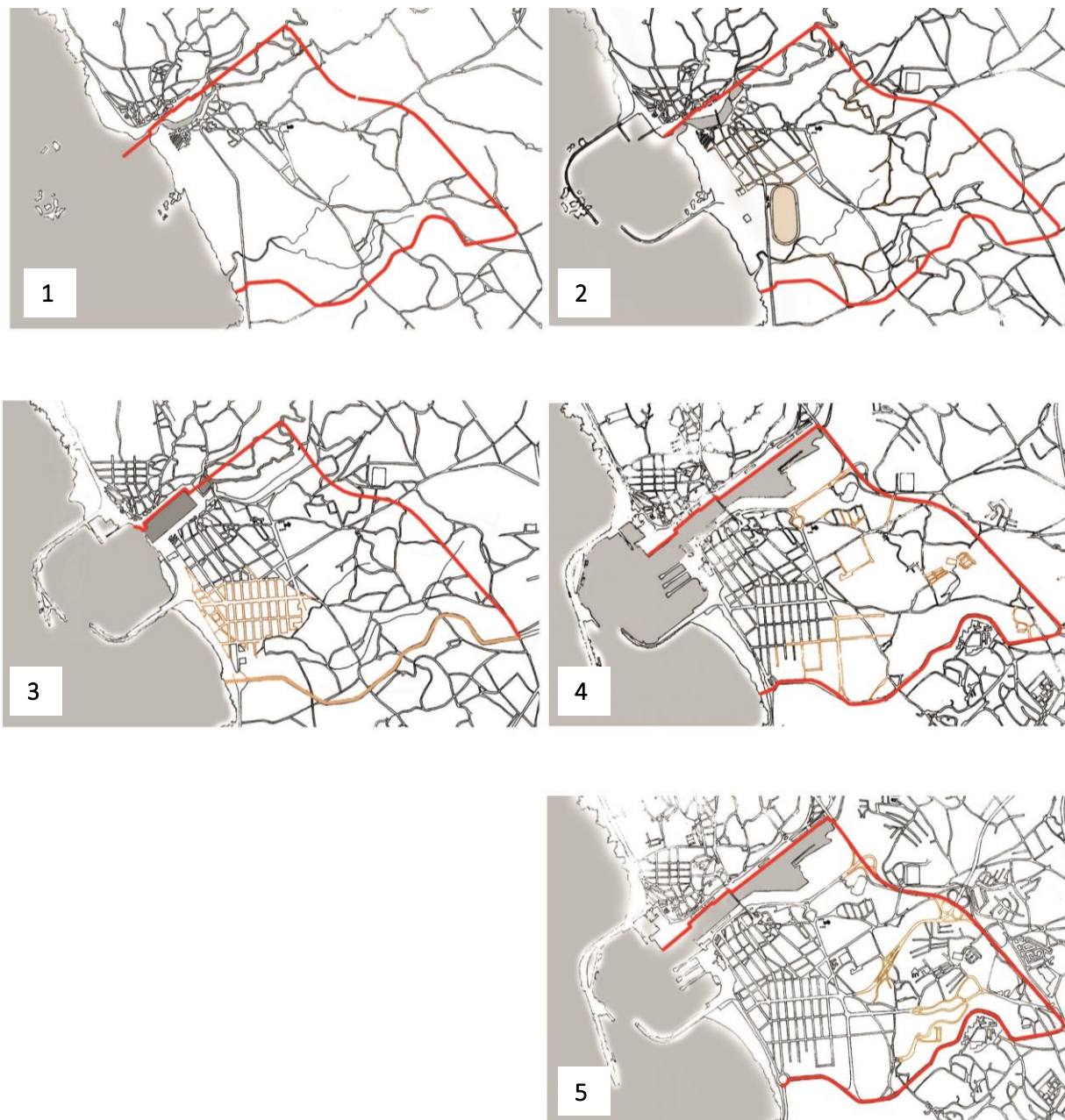
A - SÉCULO XVIII
B - SÉCULO XIX
C - 1942
D - 1978
E - 2007

Fonte:

Plantas redesenhadas do Arquivo Municipal da
Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente
trabalhada para este estudo.

Figura II.8.

Síntese da Evolução da Malha Urbana de Matosinhos



Fonte:

Plantas redesenhadas do Arquivo Municipal da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.9.

Síntese do Esquema | Evolução da Malha Urbana de Matosinhos

A - SÉCULO XVIII

B - SÉCULO XIX

C - 1942

D - 1978

E - 2007

1 - SÉCULO XVIII

2 - SÉCULO XIX

3 - 1942

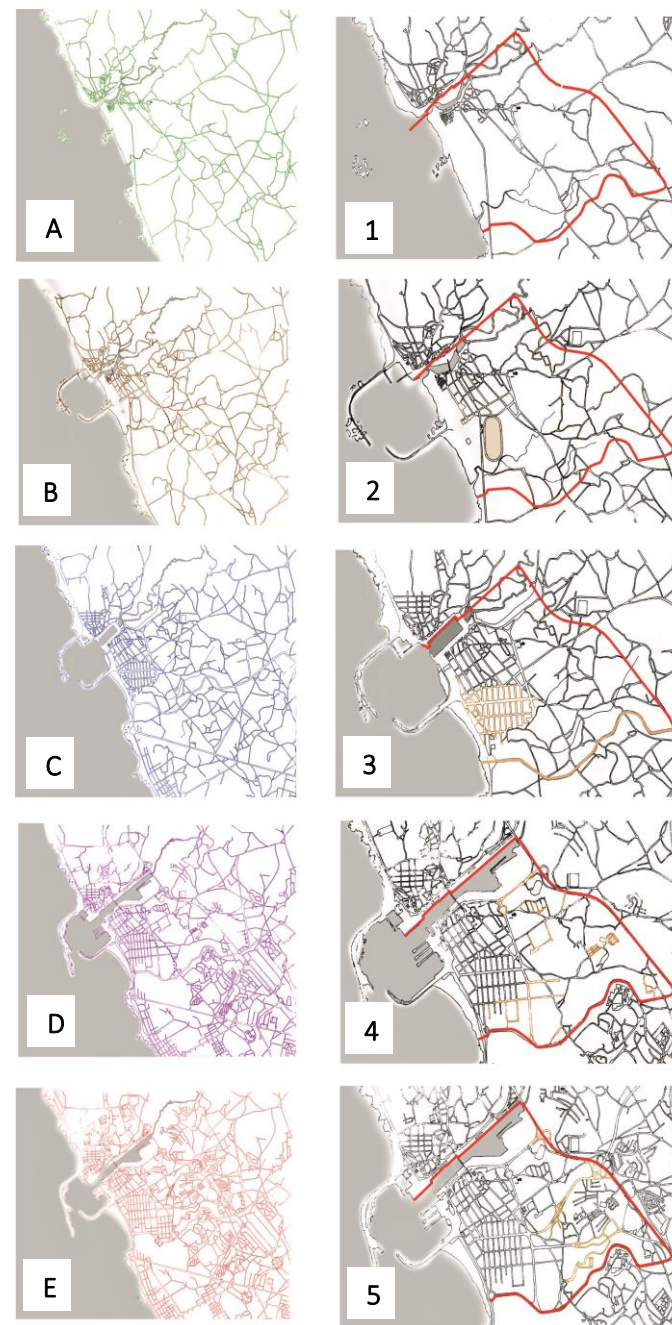
4 - 1978

5 - 2007

— - ÁREA DE ESTUDO
— - MALHA EXISTENTE NA ÉPOCA ANTERIOR
— - MALHA ACRESCENTADA

Fonte:

Plantas redesenhadas do Arquivo Municipal da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



A via de ligação à Foz do Douro será o principal suporte das novas ligações regulares de transportes colectivos com a cidade do Porto, primeiro com a linha de tracção animal e a vapor, depois, já no século XX, com carros eléctricos.

A necessidade de uma ligação entre a cidade do Porto e o porto de Abrigo de Leixões explica a inserção de Matosinhos – Leça da Palmeira na importante e moderna rede de transportes, sendo, “pelo seu processo de suburbanização e mesmo de subordinação às conveniências da cidade do Porto que terá estado na base o início do desenvolvimento urbano de Matosinhos.”¹⁸ Esta importante acessibilidade entre o Porto e Matosinhos contribui também para uma expansão económica, uma maior atracção de investidores portuenses cativados pela disponibilidade de espaço e pela possibilidade de escoamento dos seus produtos através do Porto de Leixões.

Desta forma, a extensão da rede de transportes originou uma expansão da rede viária “As linhas de americano depois electrificadas serviram de base ao crescimento urbano do terceiro quartel do século XIX e primeiro do XX(…)”¹⁹ e um desenvolvimento económico. Estes factores foram responsáveis pelo desenvolvimento morfológico da vila.

A Companhia Carril Americana inaugura, em 1872, a ligação por transportes colectivos do Porto e a linha de tracção animal entre a Praça do Infante e Leça; Em 1884, quando o porto de Leixões começa a ser construído, existe também uma outra movida a vapor que foi instalada em 1881 a partir da Boavista. Em 1882, instala-se o ramal de Cabouços na Foz a Matosinhos, completando-se o prolongamento do ramal Cadouços – Matosinhos até Leça da Palmeira, e em 1887 completou-se o prolongamento do ramal Cadouços – Matosinhos até Leça.²⁰

¹⁸ Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, Policopiado, pág. 128

¹⁹ Salgueiro, Teresa Barata, *A Cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*, 2ª Edição, Porto, Edições Afrontamento, 1992, Colecção Cidade em Questão. Nº8, Pág. 375

²⁰ Pereira de Oliveira, J.M., *O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento*, Lisboa, Coimbra: Instituto da Alta Cultura, Centro de estudos Geográficos, 1973, pág. 326

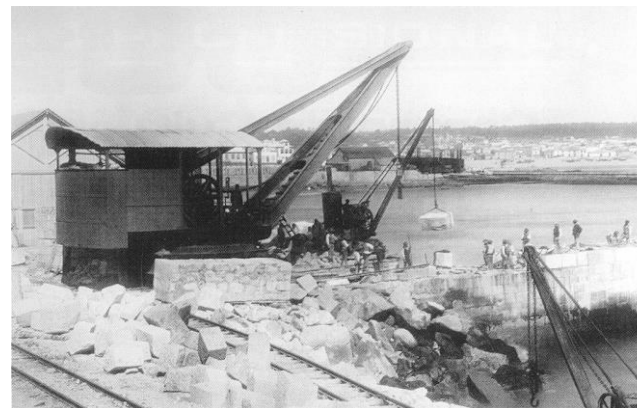
Figura II.10.

A construção do Porto de Leixões tem também na sua origem a criação de uma ligação ferroviária entre as pedreiras de S.Gens e o porto de Leixões

1



2



3



4

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

O impacto urbano desta ligação a Leixões reflecte-se na construção de duas pontes sobre o Rio Leça, reforçando o sentido de unidade de uma vila compósita, anteriormente ligada apenas por uma ponte de pedra de arcos de origem medieval.²¹ A ponte de madeira foi construída em 1881/1882 e a ponte metálica, para as máquinas a vapor, em 1887. Ambas resultam da iniciativa da Companhia Carril Americana, tendo a primeira sido demolida em 1922 e a segunda na construção da Doca nº1 do porto de Leixões.²²

Na década de 80 do século XIX, a construção do porto de Leixões tem também na sua origem a criação de uma ligação ferroviária entre as pedreiras de S. Gens e o porto de Leixões, construído com pedra dessa proveniência.

A entrada em funcionamento da rede de iluminação pública a petróleo em 1885 e a gás em 1891 e a implementação da rede de abastecimento de água perfazem o quadro das principais obras de infra-estruturas urbanas do século XIX. A vila estende-se para Sul com base num conjunto de vias estruturantes paralelas à linha de costa e com limite na actual Rua do Godinho.

A praia de D. Carlos I e o Hipódromo em Matosinhos constituem os pólos de atracção de vida mundana e de lazer capazes de concorrer com a Foz do Douro e com outras estâncias balneares da costa atlântica portuguesa.

“Na estrada de Matosinhos, perto da povoação está o Hipódromo do Jockey Club Portuense, vasto, com uma pista, dominado por uma esbelta tribuna. Tem só um defeito: é circundado por uma alta vedação de madeira. Para que veda-lo por esta forma? Uma simples corda bastaria. Se querem fazer das corridas um divertimento nacional, é preciso que o povo as veja de graça. Em Inglaterra, em França, em todos os grandes campos de corrida, o povo tem o seu lugar gratuito. Vedar com tristes e melancólicas pranchas de madeira a vista de quem não paga é dar ao sentido das corridas uma estreita acepção que pode parecer mesquinha por parte de ricos e cavalheirosos gentlemen”.²³

Será como consequência desta cultura urbana que, no final do século, se elabora o primeiro Plano de Urbanização da zona Sul de Licínio Guimarães de 1896 da então vila, que prevê a ocupação do Areal do Prado com uma malha ortogonal regular composta por

²¹ Salgado, José, *Arquitecturas de Matosinhos*, Fragmentos de um percurso, 1897, Relatório de Estágio, citado na Dissertação de Mestrado, *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)* de Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, Policopiado, pág. 129.

²² Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, Policopiado, pág. 129

²³ Ramalho Ortigão – Trecho do livro “Praias de Portugal”, 1876, Guia de Leixões, pág.201

quarteirões rectangulares com dimensões cento e doze metros por sessenta e seis metros (112 m x 66 m) apoiados por uma estrutura viária não hierarquizada com largura constante de 10 metros.

Impondo-se como indispensável para a instalação de novos espaços e funções da vila face ao esgotamento da malha urbana edificada durante o século XIX. Esta nova urbanização na zona sul começou a ser ocupada ainda no século XIX por unidades industriais e por algumas residências da nova burguesia industrial.

A zona sudeste só muito recentemente, século XIX, começa a ter um desenvolvimento urbano mais expressivo. Esta zona limitou-se a constituir uma área de passagem para as transformações que se operavam quer em Matosinhos, quer no Porto. São exemplos a salientar a estrada da Vilarinha (via de ligação ao Porto por Aldoar/Lordelo), a estrada da Azenha de Cima (ligação ao Porto por Ramalde) e as aglomerações, estruturas rurais de origem medieval, que ao longo destas vias se estabeleceram.

Porém, a transformação urbana esteve sempre mais ligada à evolução de Matosinhos, visto que era patente a reduzida faixa de ocupação no lado oposto, a sul da área em estudo.

3 - Século XX

Durante as primeiras décadas do século XX a malha urbana existente construída até ao fim do século XIX continua a ser o suporte da vida urbana da cidade. É no século XX que se executa, com algumas alterações, a malha urbana prevista no Plano de Urbanização da Zona Sul de Licínio Guimarães de 1896 e se realizam importantes obras de infra-estruturas com destaque para a rede de energia eléctrica inaugurada em 1921.

Acompanhando um acelerado crescimento económico, a indústria de conservas cresce e moderniza-se. De facto, instalam-se indústrias complementares como a metalomecânica, bem como indústrias que requerem a proximidade do porto de Leixões, como as refinarias de açúcar que transformam a cana-de-açúcar proveniente das colónias de África.

A actividade âncora da indústria de conserva bem como a sua organização empresarial conhecem igualmente progressos, não só com a modernização das frotas, como também com a introdução de novas técnicas, nomeadamente o cerco americano na pesca da sardinha.

Na zona sul da cidade, as instalações industriais de grandes dimensões, tais como o edifício da Companhia Vinícola Portuguesa e a Fundação da Fábrica Lopes Coelho, ocupam grande parte da área urbanizável. (Figura II.11. da página 74).

Paralelamente, a actividade comercial conquista novas artérias da cidade, acompanhando a consolidação da estrutura urbana e o aperfeiçoamento da administração e serviços públicos.

Figura II.11.

Planta de localização das instalações industriais de grandes dimensões.



1 - COMPANHIA VINÍCOLA PORTUGUESA

2 - FUNDAÇÃO DA FÁBRICA LOPES COELHO

Fonte:

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos*, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.12.

Planta de localização das principais fábricas existentes no centro industrial de Matosinhos | 1937



Fonte:

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos*, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

Nº DE REGISTOS	DESIGNAÇÃO DAS FÁBRICAS DE CONSERVA DE PEIXE PELO SAL
502 -	Arlindo de Sousa Vinagreiro
505 -	Botelho & Ojeda
507 -	Claúdio Schezzi
508 -	D.N. Charalampopoulos
510 -	Familia Coco
514 -	Carlo Americo
515 -	Giuseppe Campo fu Salvatore
516 -	Joaquim Ferreira Pedro Luças e Filhos
518 -	Viúva José Pacheco Polonia
519 -	Juan Perez Lafuente
520 -	Olivia Machado
556 -	Serrats & Luças
	- Francesco Coco

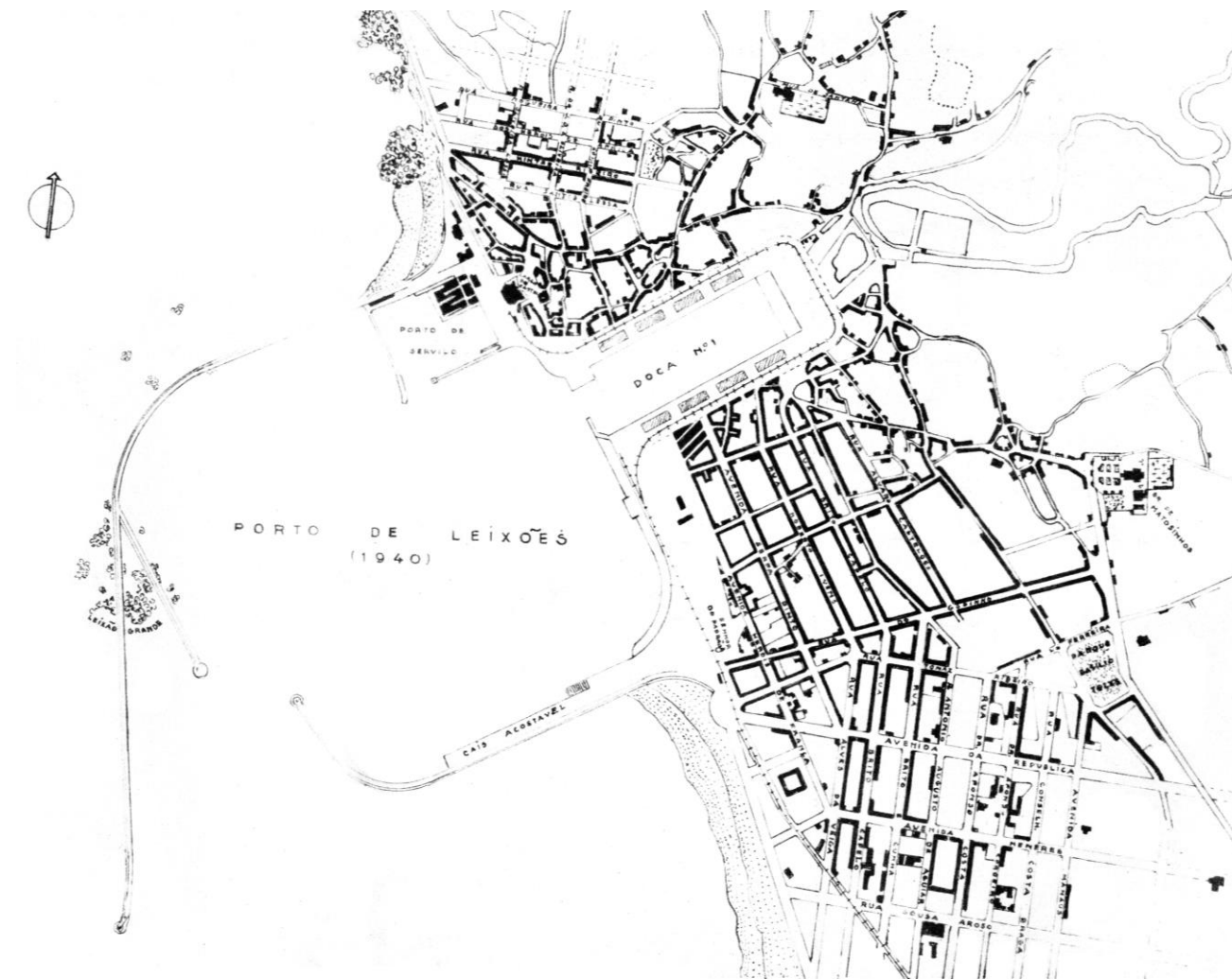
Nº DE REGISTOS	DESIGNAÇÃO DAS FÁBRICAS
02 -	A Independência - Casebre & Cª Lda
14 -	Boa Nova - José Rodrigues Serrano
15 -	A Varina - Brandão Cª Lda
16 -	Marques, Gomes & C.ªLda
21 -	Ramirez & C.ª
23 -	Vasco da Gama - José António Cabral & Filhos Lda
32 -	Pinhais & C.ªLda
73 -	Oceano - Lopes da Cruz & C.ª Lda
78 -	Activa - José Rodrigues Serrano Junior
80 -	Dias, Araújo & C.ª Lda
86 -	Nun'Alvares - Lage, Ferreira & C.ªLda
87 -	Facole - Fábrica de Conservas Leixões Lda
96 -	Guedes & C.ª Lda
102 -	Brandão Gomes & C.ª Lda
117 -	Sociedade de Conservas Joana d'Arc Lda
118 -	Continental - Sociedade de Conservas Lda
119 -	Lopes, Coelho Dias & C.ª Lda
133 -	Padrão - Benjamim d' Oliveira Especial & C.ª Lda
153 -	Fábrica de Conservas de Paramos Lda
156 -	Sociedade de Conservas "A Universal" Lda
157 -	Sagrada Família - José da Silva Torres
177 -	Fábrica de Conservas Padro Lda
184 -	Sicma - Sociedade Industrial de Conservas Matosinhos Lda.
189 -	Conserveira Portuguesa Lda.
	F.E.F.P - Fábrica Experimental de farinha do peixe

Ainda na década de 20, define-se a vocação futura da Foz do Rio Leça: um porto comercial sucederá ao porto de abrigo dedicado quase exclusivamente à actividade pesqueira. No início da década de 40, a expansão do aglomerado acompanha a via de ligação à cidade do Porto através do Litoral marítimo.

Na nova malha urbana, as vias de ligação ao hinterland e as margens do Rio Leça continuam a marcar o centro de actividade cívica e económica. A construção da Doca nº 1 do novo porto comercial de Leixões (Figura II.13. da página 77) marcará uma importante viragem no desenvolvimento urbano de Matosinhos.

Figura II.13.

Planta de Matosinhos | A construção do novo Porto de Leixões | Doca nº1



Fonte

Planta retirada do *Guia de Leixões, Leixões: Comissão de Iniciativa de Leixões, 1934*, pág. 116, expressamente trabalhada para este estudo

Os centros tradicionais da vida urbana de Matosinhos e Leça da Palmeira (Figura II.3 da página 59) desaparecem da zona ribeirinha do rio Leça. O novo centro cívico de Matosinhos divide-se agora entre a nova frente urbana ribeirinha (resultante das demolições efectuadas para a construção da doca nº1), a Rua Brito Capelo (verdadeiro centro cívico da vila) e o Jardim Basílio Teles.

De referir ainda as vias de saída para Sendim, Senhora da Hora e Aldoar (Figura II.14 da página 79), que pela importância como artérias de ligação quer dentro do concelho, quer de ligação da cidade de Matosinhos aos concelhos limítrofes, desenvolveram-se em importantes eixos urbanizados. Por sua vez, a zona sul da vila, encontra-se, no final da década de 40, quase integralmente urbanizada. Apenas o seu crescimento até à estrada da Circunvalação se encontra condicionado pela linha de caminho de ferro de S.Gens e pela linha de água que atravessa o Areal do Prado (Figura II.14. da página 79).

Em 1944, as principais características da estrutura urbana da vila de Matosinhos eram dirigidas para os dois núcleos mais importantes: a freguesia de Matosinhos e a freguesia de Leça da Palmeira. Em Matosinhos, as suas edificações destinavam-se sobretudo à indústria, ao comércio, à habitação da Classe média e pobre, enquanto a classe rica só excepcionalmente ali tinha a sua residência, formando, deste modo, um tecido urbano com características mistas. Na freguesia de Leça da Palmeira, as suas edificações eram sobretudo de carácter residencial, caracterizado por habitações distintas e numerosas, habitações médias e pobres e algum comércio local.







Os edifícios comerciais e industriais situavam-se na Rua Brito Capelo, designada por “Espinha Dorsal”²⁴ de Matosinhos, onde se verificava uma diversidade quer na análise de usos nomeadamente edifícios comerciais, industriais, mistos e residenciais, quer de tipologias como rés-do-chão, um e dois pisos. Tal mistura resultava num tecido urbano que originava nesta parte da vila uma maior desordem urbana, “Este facto não pode, é óbvio, deixar de dar aos arruamentos um aspecto anárquico, desequilibrado, urbana e esteticamente defeituoso.”

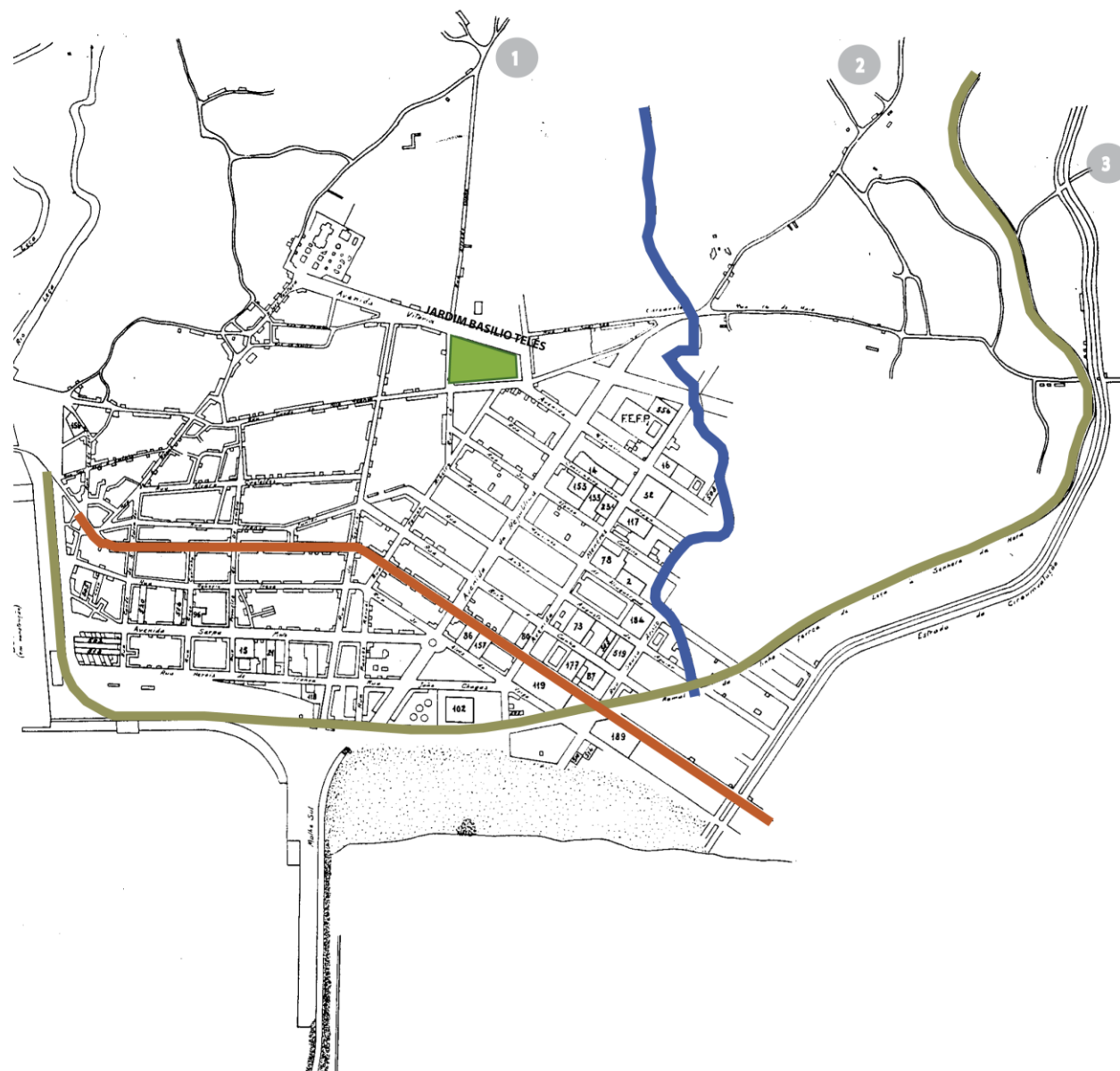
A Avenida da República e a Avenida Meneres, traçadas perpendicularmente à Rua Brito Capelo, são as duas principais artérias já completas, garantindo a ligação da Rua Conde Alto Mearim (antiga Rua Direita) na zona de Carcavelos com a zona portuária (Figura II.15 da página 80).

²⁴ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqºs Moreira da Silva, 1944, pág. 46.

Figura II.14.

Planta de localização da rua Brito Capelo, linha do caminho de ferro de S. Gens e a linha de água no Areal do Prado

-  LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE S. GENS
-  LINHA DE ÁGUA NO AREAL DO PRADO
-  RUA DE BRITO CAPELO
-  1
VIA DE LIGAÇÃO - SAÍDA PARA SENDIM
-  2
VIA DE LIGAÇÃO - SAÍDA PARA A SENHORA DA HORA
-  3
VIA DE LIGAÇÃO - SAÍDA PARA ALDOAR









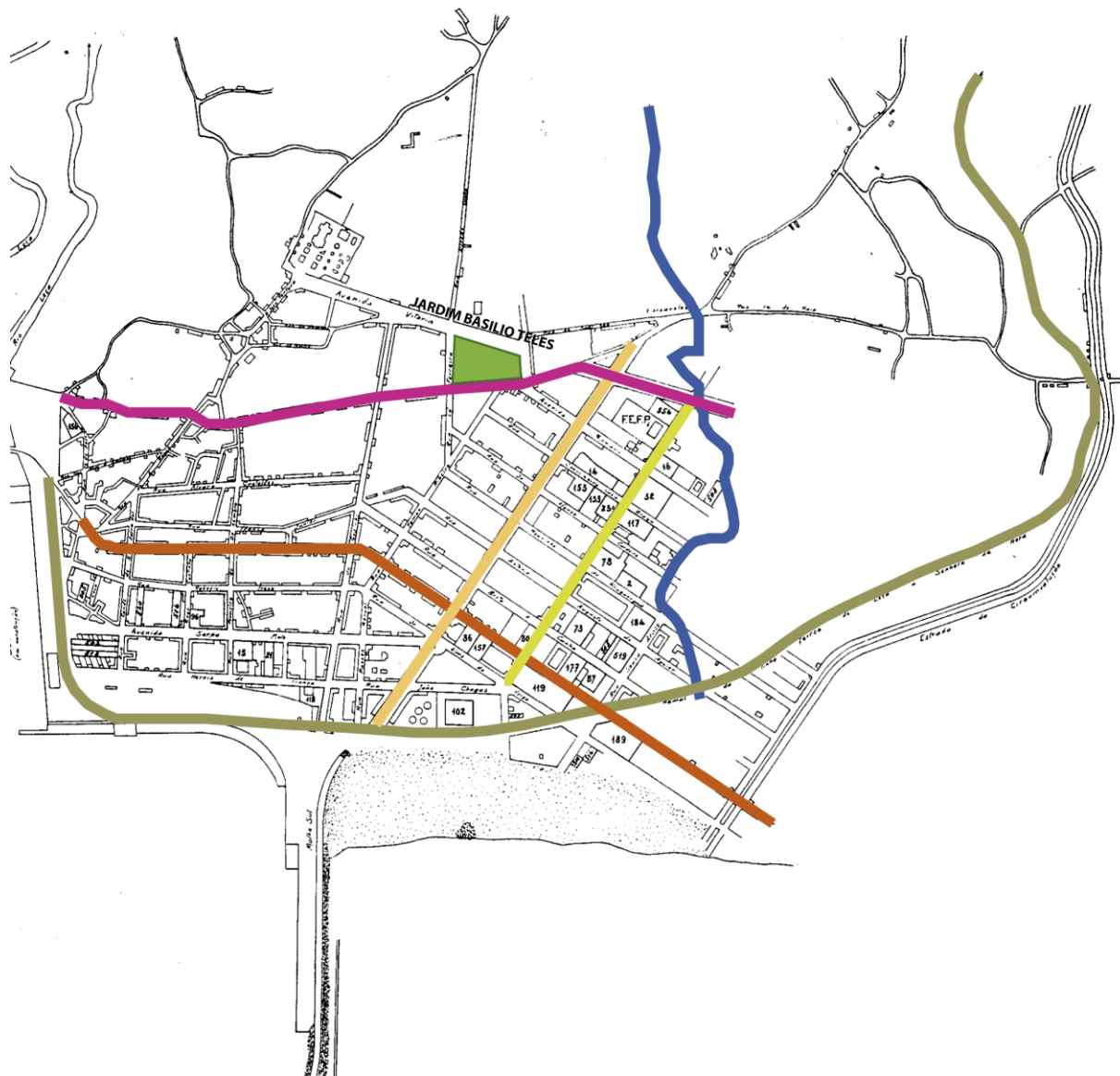
Fonte

Planta retirada do *Guia de Leixões, Leixões: Comissão de Iniciativa de Leixões, 1934*, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.15.

Principais eixos da malha urbana de Matosinhos

-  LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE S. GENS
-  LINHA DE ÁGUA NO AREAL DO IRADO
-  RUA BRITO CAPELO (DESIGNADA POR ESPINHA DORSAL DE MATOSINHOS)
-  AVENIDA DA REPÚBLICA
-  AVENIDA MENÉRES
-  RUA CONDE ALTO MEARIM (ANTIGA RUA DIREITA)










Fonte:

Planta retirada do *Guia de Leixões, Leixões: Comissão de Iniciativa de Leixões, 1934*, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.16.

Linhas de Caminho de Ferro e da rede Geral
da Companhia de Carris do Porto

-  LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE S.GENS -
RAMAL DE LEIXÕES
-  LINHA DA REDE GERAL DA COMPANHIA DE
CARRIS (O TRAÇADO ESTÁ IMPLANTADO
NA RUA DE BRITO CAPELO)
-  RUA DE SOUSA AROSO
-  AVENIDA MENÉRES
-  AVENIDA DA RÉPUBLICA
-  RUA TOMÁS RIBEIRO
-  RUA DO GODINHO

Fonte:

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

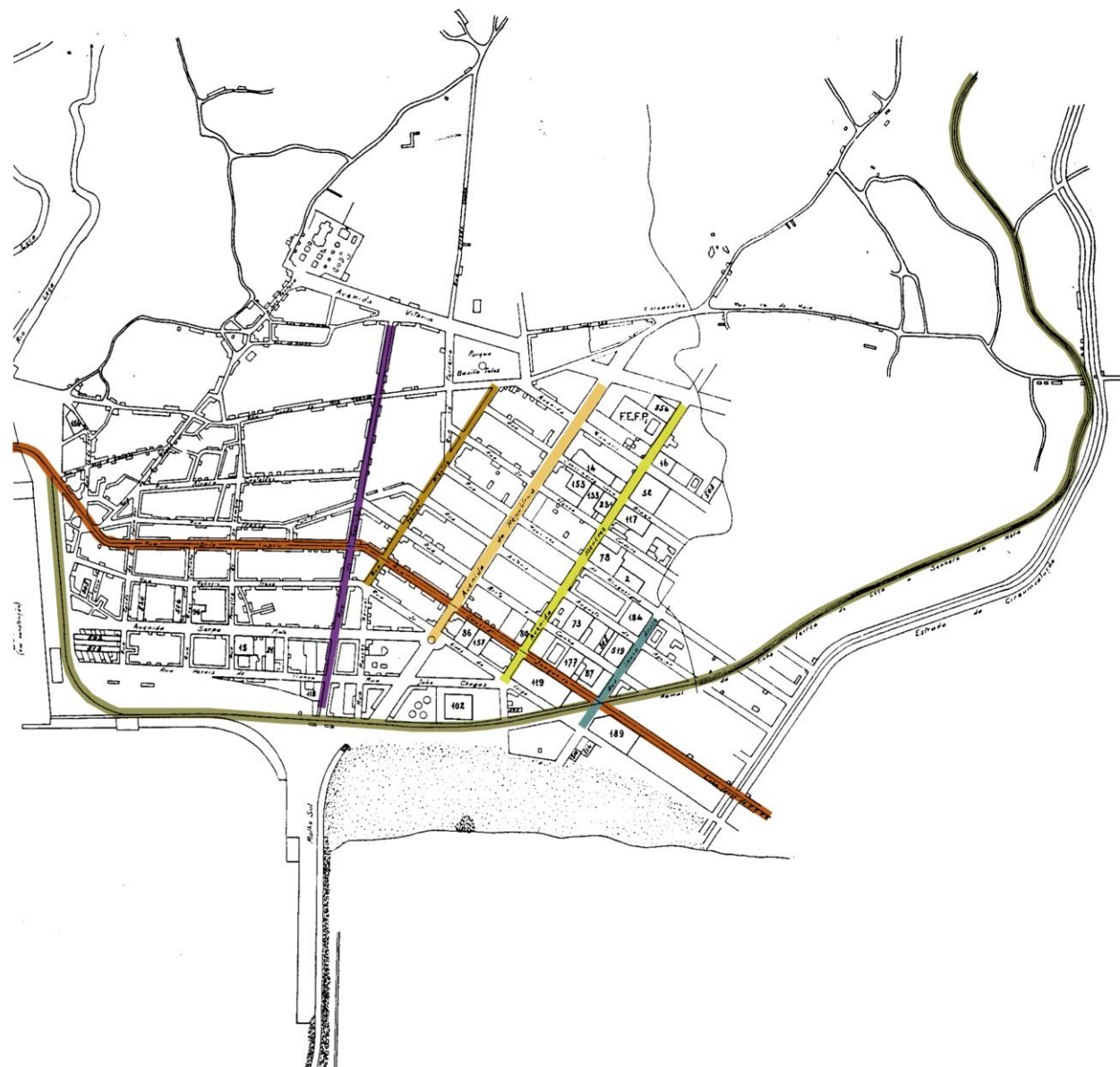
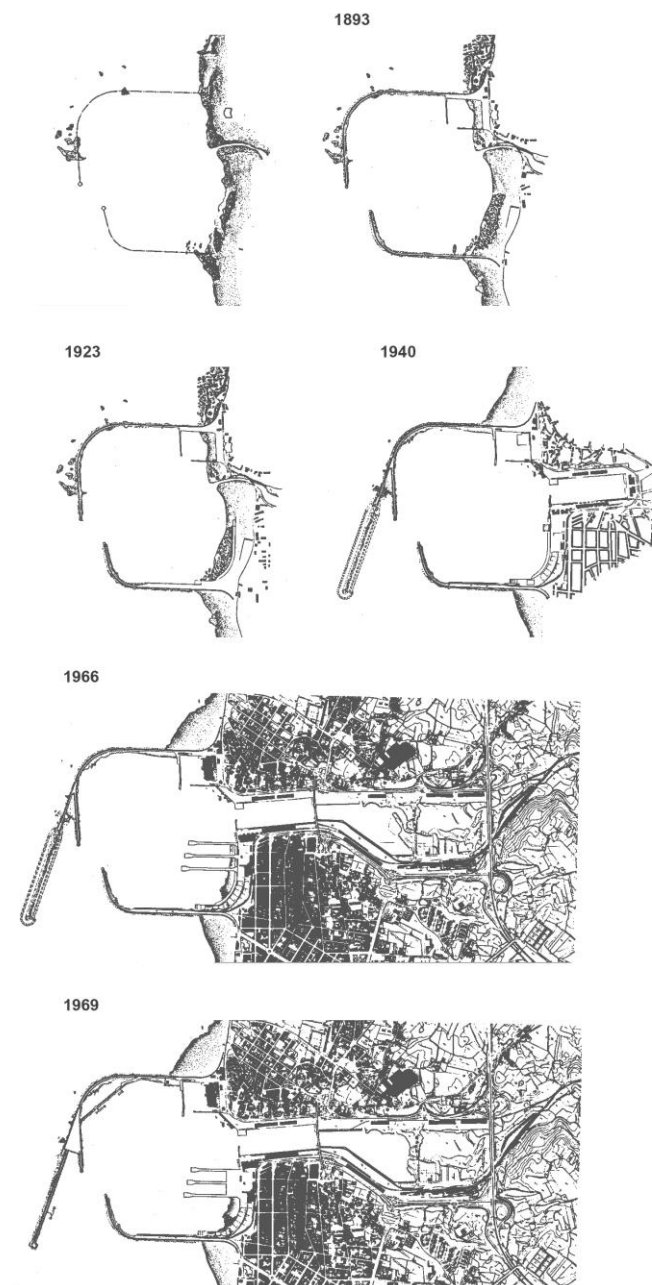


Figura II.17.

Esquema da evolução do complexo portuário de Leixões | 1893-1969

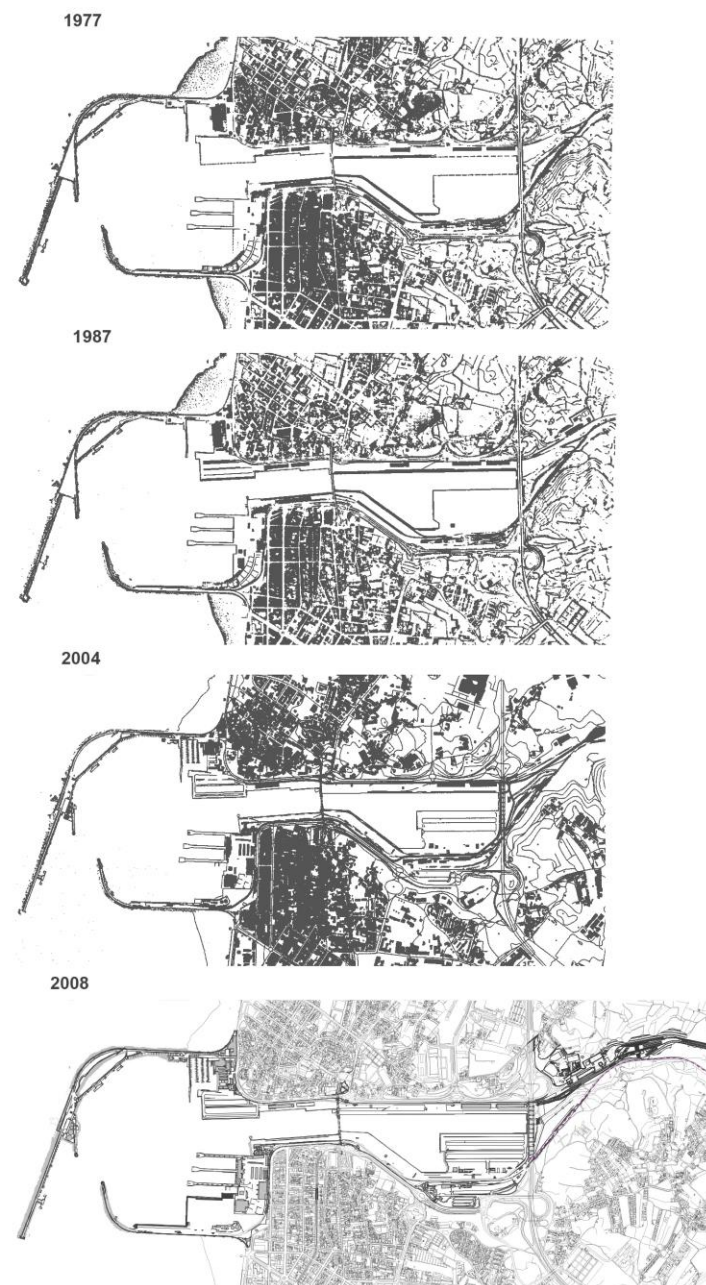


Fonte:

Plantas digitalizadas do Arquivo da Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) cedidas para este estudo.

Figura II.18.

Esquema da evolução do complexo
portuário de Leixões | 1977-2008



Fonte:

Plantas digitalizadas do Arquivo da Administração
dos Portos do Douro e Leixões (APDL) cedidas
para este estudo.

Na década de 50, o porto de Leixões passa a basear o seu desenvolvimento na actividade comercial com a construção dos esporões da entrada da Doca nº 2 e do terminal petrolífero.

Não é do âmbito da nossa investigação o estudo da evolução do Porto de Leixões, mas a sua construção contribuiu na morfologia da cidade. A importância crucial que possui no contexto da edificação desta estrutura, a sua importância e força e o valor simbólico que ainda reconhecemos na actual estrutura e imagem da cidade de Matosinhos.

Consideramos pertinente a morfologia na sua evolução urbana identificada nas várias fases de construção e ampliação. O final de Oitocentos é caracterizado por uma fé cega dos Homens na ciência e na tecnologia, estávamos no auge da crença na tecnologia e no desenvolvimento industrial apesar de estarem reunidas há séculos as condições naturais e a vontade dos homens. É, pois, só em 1883 que é dada luz verde para o arranque da construção do porto de Leixões, e por decreto de 23 de Outubro era aberto um concurso internacional.

As obras de construção do Porto de Leixões iniciaram-se em 13 de Julho de 1884 e os trabalhos foram dirigidos pelo engenheiro francês Wiriot, sob a fiscalização do governo português que, para tal, nomeou o Engº Nogueira Soares, autor do projecto. Projecto que, fundamentalmente consistia na construção de dois extensos paredões ou molhes (o do lado Norte com 1.579 metros e o do lado Sul com 1.147), que enraizados nas praias adjacentes à foz do Rio Leça, formavam uma enseada com cerca de 95 hectares, com fundos entre 7 e 16 metros de profundidade. Além dos paredões foi construído, igualmente, um quebra-mar que, elevando-se apenas um metro acima do zero hidrográfico, prolongava em mais algumas centenas de metros o molhe norte. Terminava este esporão numa plataforma onde emergia um farolim.

O assentamento dos molhes fez-se, preferencialmente, sobre os diversos rochedos que, ao largo, já constituíam o porto de abrigo natural: os leixões, donde resultou a designação do porto. E, para a construção dos molhes, foi utilizado o granito de pedreiras próximas, a mais importante das quais foi a de S.Gens (Custóias) que se viu ligada a Leixões por uma linha de caminho de ferro, com cerca de sete quilómetros de extensão, construída expressamente para esse fim.

Em Fevereiro de 1895 estavam dados por concluídos os trabalhos da construção do porto de abrigo. Era no entanto evidente a utilidade e necessidade de o transformar num verdadeiro porto comercial. O número de navios que, como vimos, ainda durante a sua construção se socorreu de Leixões, cresce de uma forma esmagadora desde então. Os 409 navios entrados no porto em 1893

ascenderiam, dez anos depois, a 665. Duas décadas mais tarde, em 1913, o seu número mais do que duplicara (876 navios). E em 1926 o Douro já só movimentava 22% do tráfego do conjunto portuário.

Não deixa, contudo, de ser marcante o apego resistente, quase teimoso, da cidade do Porto aos seus antigos ancoradouros do Douro. Não obstante a construção em finais do século XIX do porto de abrigo de Leixões e a sua posterior adaptação a porto comercial, e fazendo por esquecer os naufrágios que continuavam a ocorrer na barra, como o do vapor alemão «Dieister» em 3 de Fevereiro de 1929, no qual pereceu toda a sua tripulação constituída por 24 homens, o Douro mantinha ainda, em 1931, uma actividade significativa, magistralmente registada por Manoel de Oliveira no seu primeiro filme: Douro, faina fluvial.

Seriam no entanto os Homens, ou a Natureza pela mão destes, que a partir dos finais dos anos quarenta do século XX condenariam a navegabilidade na foz do Douro. Na origem de tal condição esteve a construção das barragens de aproveitamento hidroeléctrico do rio que, evitando as repetidas e por vezes gigantescas cheias, contribuiu decisivamente para a diminuição da limpeza natural da corrente e para o assoreamento do Cabedelo.

O Douro, como porto comercial, desapareceria durante as duas décadas seguintes. E até embarcações características, como os barcos rabelos e os rabões carvoeiros, são transformados em elementos turísticos e decorativos.

Produtos tradicionais ligados desde há séculos ao rio, como o Vinho do Porto, passam também eles a ser exportados por Leixões ou por outros meios. Em 15 de Março de 1963, o navio «Silver Valley» é o intérprete do último grande naufrágio ocorrido na barra. Em 1971 não se regista nenhum movimento no Cais da Estiva. O de Gaia não lhe sobreviverá muito mais. E, em 1976, o rio já não representava mais do que 2% do tráfego portuário do Douro-Leixões. Hoje, uma residual actividade ligada à descarga de cimento no depósito da Arrábida é a excepção que confirma a regra.

Paralelamente, a história de Leixões é caracterizada, durante este período, por um ritmo impressionante de construções e inovações. Como que, no decorrer do século XX, procurasse recuperar da demora que lhe haviam imposto. Uma autêntica luta contra o tempo que, se em muitos casos ainda surtiu efeito, em muitos outros revelou-se ser já bastante tardia.

Apenas dois anos depois da conclusão do cais acostável no molhe sul era, em 1932, iniciada a construção da doca nº 1, concluída oito anos depois e solenemente inaugurada em 4 de Julho de 1940 com a entrada do navio da marinha de guerra «Bartolomeu Dias». Durante este período foi iniciada também a construção, na entrada do porto, de um extenso quebra-mar. A empresa responsável por

tal intervenção foi a «Anglo-Dutch Engineering and Harbour Works C^o Ltd» enquanto a «Sociedad Metropolitana de Construccion, de Barcelona» ficou com a empreitada da construção da nova doca.

Mas a abertura da doca nº1 não foi um caso raro de rápida idealização e edificação. A verdade é que a ideia de aproveitar o vale do rio para prolongamento do complexo portuário surgira já pela primeira vez em 1893 quando tal hipótese é equacionada pela comissão nomeada pelo governo para estudar a adaptação de Leixões a porto comercial, liderada pelo engenheiro João Thomaz da Costa e João José Pereira Dinis. Quatorze anos depois, em 1907, surge um notável projecto, da autoria dos engenheiros Adolpho Loureiro e Santos Viegas, que desenvolve amplamente a ideia de localizar todo o conjunto das docas no vale e que, com ligeiras alterações, acabará por servir de projecto-guia a todo o processo de expansão portuário do século XX. Mas, apesar de datado de 1907, seria necessário esperar por 1940 para que a doca nº1, com os seus 550 metros de comprimento por 175 de largura, com dois cais acostáveis num total de mil metros, fosse inaugurada.

Este processo de expansão impulsionou um programa audacioso do Eng. Henrique Schrek que, com uma rara visão, previu a evolução do tráfego marítimo e propôs, em 1955, uma ampliação das estruturas portuárias ao longo do vale do Leça. Nasceria assim a Doca nº 2, programada para ocupar uma área de cerca de 500 mil metros quadrados e cujas obras, iniciadas em 1956, se prolongariam até meados da década de 70. Durante esse período de tempo, no entanto, a fisionomia do porto e da cidade iria ser alterada significativamente. Com efeito Henrique Schreck, prevendo também o desenvolvimento da crescente articulação do tráfego portuário com o rodoviário, prestou particular atenção às áreas envolventes do porto, nomeadamente do ponto de vista das acessibilidades. Assim, além dos canais de acesso e ligação à doca, e dos longos cais de acostagem, multiplicar-se-iam os armazéns, as amplas avenidas circunstantes, os viadutos, pontes. Símbolo deste processo é a ponte móvel que hoje se localiza entre as docas nº 1 e nº 2, ligando Matosinhos a Leça da Palmeira. Baseada num ante-projecto dos Engenheiros Correia de Araújo e Campos Matos, foi construída pela empresa L. Dargent e aberta ao trânsito em 1959.

Mas o porto não parava de crescer. Nos finais dos anos sessenta surge o terminal para petroleiros e é alteado o quebra-mar, até aí submerso; de 1974 a 1979 é construído um terminal para contentores, tendo sido concluído, já na década de '90 um segundo terminal deste tipo (doca nº 3); entre 1974 e 1983 construíram-se mais 503 metros de cais na margem direita (doca nº 4); em finais dos anos '80 é ampliado o quebra-mar; e na primeira metade da década de '90 é construída uma nova marina para embarcações desportivas e

de recreio. Datam, no entanto, de 1965 a 1968 as obras de construção de uma das mais queridas estruturas do Porto de Leixões, desde sempre desejada pela população da região: um porto de pescada.²⁵

Torna-se igualmente importante referir a existência de três linhas de caminho de ferro: uma de via larga, outra de via reduzida e a última do eléctrico. A primeira era chamada de cintura e partia da respectiva estação, situada no local que viria a ser terraplano da doca nº 2. A segunda, mais conhecida por Ramal de Leixões, partia do mercado do peixe e inicialmente foi construído para servir de meio de transporte de pedra para as obras do porto. Era considerada de traçado defeituoso por passar ao nível das ruas de Roberto Ivens, Sousa Arousa, Brito Capelo, do Godinho e da Avenida da República e fazia a sua ligação na Senhora da Hora com as linhas de Guimarães – Fafe e Póvoa do Varzim – Famalicão. A terceira, que fazia parte da rede geral da Companhia Carris de Ferro do Porto, partia de Leça da Palmeira, contornava a doca de Leixões pelo Norte e Leste e atravessava e saía da vila pela Rua Brito Capelo.

Visto fornecer um suporte na indústria local, através da manutenção do porto de pesca e do escoamento da maior parte da sua produção para a Europa, América e colónias de África, o porto de Leixões constitui-se como uma importante peça do interface de trânsito em Matosinhos.

Outro impacto importante para Matosinhos foi o Aeródromo de Pedras Rubras que em 1944 se encontrava em construção, tendo sido inaugurado em 1955. A sua localização e distância de 5 km a que se encontra, “promete a vir a ser para Matosinhos mais um valioso órgão vital e grande elemento de progresso”.²⁶

Com o prolongamento da Avenida D. Afonso Henriques até à Estrada da Circunvalação, ligando a Alameda Basílio Teles à Igreja do Senhor de Matosinhos, completa-se o mais importante eixo paralelo à Rua Brito Capelo.

A execução da Rua Sousa Aroso vence o último obstáculo, ou seja, a linha de caminho de ferro de S.Gens permitindo a expansão da ocupação urbana e perfazendo a zona compreendida entre a avenida da República e a estrada da Circunvalação. Deste modo, define-se um grande parque industrial que assume uma dimensão de âmbito regional e nacional. (Figura II.19. da página 88)

²⁵ Fonte: <https://www.apdl.pt/gca/index.php?id=340>

²⁶ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, pág. 45.

Figura II.19.

Esquema do prolongamento da Avenida D. Afonso Henriques e da Avenida Menéres.



Fonte:

Plantas digitalizadas do Arquivo Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhadas para este estudo.

4 - Década de 70

No início da década de 70, o processo de encerramento das principais fábricas de conservas, cerca de 13 entre 1970 e 1973, em Matosinhos, a maioria das quais situadas na zona sul da vila culmina após várias décadas. De facto, a indústria conserveira nunca conseguiu reunir as condições necessárias de equilíbrio entre a organização empresarial, a conquista de mercados e a modernização tecnológica.

Tal como acontecia em outras localidades do país, o tecido industrial conserveiro foi vítima da política corporativa do Estado Novo, cuja implementação se iniciou na década de 30 com a lei do Condicionamento (complementada em 1952 como o condicionamento técnico) que consagrava o papel do Estado Novo na tutela da organização empresarial a todos os níveis.²⁷

Abolindo à partida toda e qualquer liberdade de associação de empresários, de concorrência de empresas e cerceando os apoios complementares a montante e a jusante do processo de fabrico (créditos bancários e circuitos comerciais), condena-se a prazo a evolução da qualidade dos produtos que perdem rapidamente capacidade competitiva relativamente a conservas estrangeiras. Esta perda reflecte-se nomeadamente na qualidade das embalagens devido à má qualidade da folha de Flandres a aos defeituosos processos de soldagem, nos custos elevados de produção resultante da fraca produtividade e dos atrasos na modernização de máquinas e dos processos de fabrico e na inexistência de políticas esclarecidas de promoção comercial no estrangeiro.

Em 1948, quer a introdução do método de produção Massó, importado de Espanha, que permitia a racionalização do processo de fabricação com a economia de 15% de mão-de-obra e de 40% de sal, quer a criação da Serralharia Vulcano que apoiava a indústria com o lançamento de novas máquinas, surgiram como factos notáveis e significativos, mas insuficientes para inverter a tendência de decadência.

Em 1960, a adesão de Portugal à EFTA, vai encontrar a indústria conserveira descapitalizada, antiquada e pulverizada em empresas inviáveis que só o protecçãoismo estatal permitia sobreviver, possuindo, no entanto, um elevado capital de experiência e tradição. Mas, se a integração da economia portuguesa em mercados mais organizados e exigentes potenciou as qualidades das conservas portuguesas (a imagem de marca e de alta qualidade do pescado), novos obstáculos se erguem à indústria conserveira: por um lado,

²⁷ Este texto fundamenta-se no trabalho de Cordeiro, José M. Lopes, *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989

as indústrias dos países da Comunidade Económica Europeia (CEE) e, por outro lado, a falta de peixe provocada pela concorrência de frotas pesqueiras estrangeiras na zona costeira nacional. Muitas das instalações fabris dedicadas à indústria de conservas de peixe reconvertem-se em armazéns ou arruinam-se por abandono.

A densificação da ocupação do território da cidade que acompanhou a melhoria das acessibilidades e as facilidades proporcionadas pelo porto de Leixões implicará, por outro lado, a instalação de funções que, não obstante o seu alto valor acrescentado, vão acarretar factores de risco crescentes, nomeadamente os relacionados com a segurança de produtos armazenados (gás e outros derivados de petróleo) e com unidades industriais fortemente poluidoras.

5 - Década de 90

Matosinhos possuía uma área industrial correspondente à primeira fase de industrialização, ao Plano de Urbanização de Matosinhos, de autoria de Licínio Guimarães, 1896 que foi progressivamente substituída e desactivada, resultado de um parque industrial obsoleto que não acompanhou a modernização necessária a um acompanhamento do progresso tecnológico. Esta imagem surgia um pouco por toda a Europa onde se desenvolviam acções de reconversão de áreas industriais localizadas no interior do perímetro urbano.

Esta área expectante, inserida no meio urbano activo, situada em posição estratégica na área Metropolitana do Porto, permitia restabelecer continuidade no território, pois apresentava uma aptidão urbanística pela oferta no contexto em que se inseria e pelas vantagens decorrentes da proximidade de grandes factores de qualificação urbanística pré-existent. A fronteira com o Parque da Cidade e as perspectivas de ligação aos itinerários principais - a inserção da IP4 - na malha urbana, a grande quantidade de solo disponível com algumas infra estruturas para a urbanização de vários tipos, são instrumentos e oportunidades para a intervenção nesta área de cidade.

Em 1999, surge o Plano de Urbanização de Matosinhos Sul do Arquitecto Álvaro Siza, um novo programa para esta área que se caracteriza como sendo um grande centro de serviços, comércio e habitação e ainda de uma pequena industria, está justificada à partida pela excelente localização em relação ao centro do Porto que se encontra densificado, demasiado ocupado. A Boavista já não dispõe de condições ideais para a instalação de serviços, especialmente dos que necessitam de facilidades de acesso para o seu funcionamento.

Um projecto de reconversão²⁸ pretende através de um Plano e de regulamento, a reconversão de uma área industrial degradada e a sua transformação numa nova área urbana com diferentes características, o que implicou necessariamente uma alteração das funções existentes inicialmente. A área do projecto de reconversão da cidade de Matosinhos é implantada sobre o tecido urbano existente, que dada a condição de degradação dos edifícios propõe a sua substituição total, à excepção de casos com interesse arquitectónico e histórico, nomeadamente o edifício da Real Vinícola.

A proposta desenhada manifesta uma ideia de cidade reforçando a relação entre as diversas unidades urbanas - o quarteirão - tanto a nível formal como no desenho e volumetria dos edifícios, sem esquecer a redefinição dos espaços designados por áreas livres e os seus percursos de ligação: a redefinição da malha existente através do prolongamento dos arruamentos, no preenchimento dos quarteirões respeitando as dimensões dos existentes, na definição das formas de ocupação e o desenho do quarteirão, bem como os alinhamentos das construções existentes sendo apenas alteradas as tipologias a edificar na proposta.

O projecto de reconversão preconiza a utilização pública do interior dos quarteirões para espaços de lazer e equipamentos e defini um zonamento funcional sob a forma de regulamento, ou seja, áreas de maior diversidade de serviços especializados e áreas essencialmente destinadas a habitação e comércio, salientando-se a importância da sua interligação. Esta área expectante resultante de um espaço industrial obsoleto facto que por si só revela um factor de transformação, predispõe uma oportunidade para uma intervenção na cidade que por diferentes razões permite antever uma tendência para uma transformação urbanística. Existe um conjunto de oportunidades a este nível que gravita indefinidamente sobre os territórios desta predisposição e que pode, através de determinadas estratégias e instrumentos, ser conduzido para determinadas áreas em detrimento de outras.

Na perspectiva de autores como Nuno Portas²⁹ as cidades devem dotar-se de um conjunto de instrumentos que lhe permitam, simultaneamente formular projectos e/ou planos a médio e a longo prazo e administrar a curto prazo, fazendo face ou tirando partido de todo o tipo de imprevistos ou de oportunidades, reagindo às transformações do contexto e dando conta da lógica da multiplicidade dos seus potenciais protagonistas.

O Plano de Urbanização de Matosinhos Sul localiza-se na nossa área de investigação mas optamos por não fazer uma análise entre a cidade planeada e a cidade construída uma vez que o mesmo ainda não está implantado na sua totalidade.

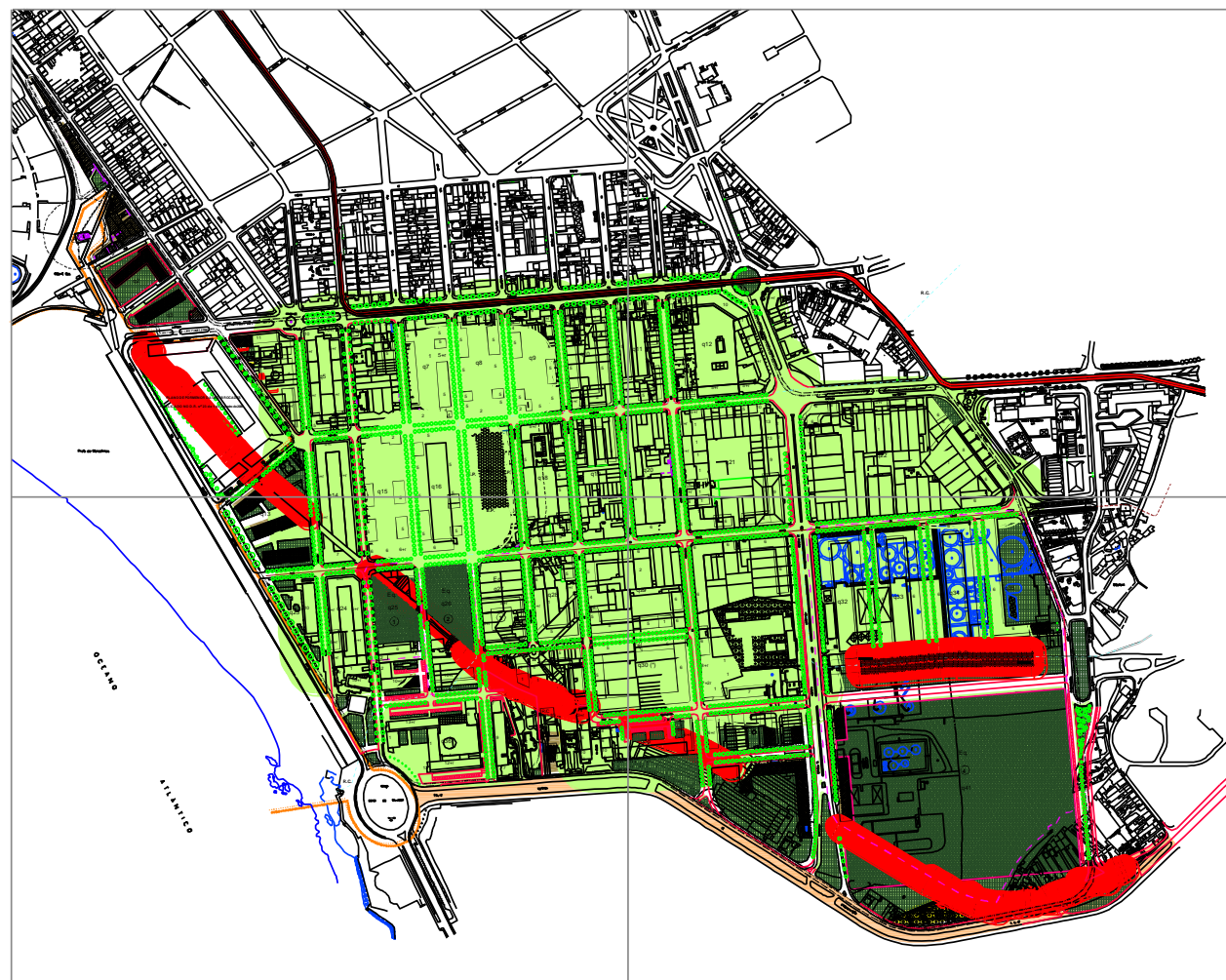
²⁸ Portas, Nuno, Cadernos de Urbanismo nº 2.

²⁹ *Le Opportunità non Previste*, (Resposta à Lotus: Projectos especiais, a planificação urbanística entre planos e projectos) Lotus internacional, nº69, Electra Periodici, Milão, 1991, pág.116.

Figura II.20.

Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
|Arqto. Álvaro Siza| 1999

01 | 03
02 | 04



Ver a legenda correspondente na página 97

Fonte:

Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.21.

Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
[Arqto. Álvaro Siza|1999| Sector 1

01|03
02|04



Ver a legenda correspondente na página 97

Fonte:

Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.22.
Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
|Arqto. Álvaro Siza| 1999| Sector 2



Ver a legenda correspondente na página 97

Fonte:
Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.23.
Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
|Arqto. Álvaro Siza| 1999| Sector 3



Ver a legenda correspondente na página 97

Fonte:
Plantas digitalizadas do Arquivo Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhadas para este estudo.

Figura II.24.
Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
|Arqto. Álvaro Siza|1999| Sector 4

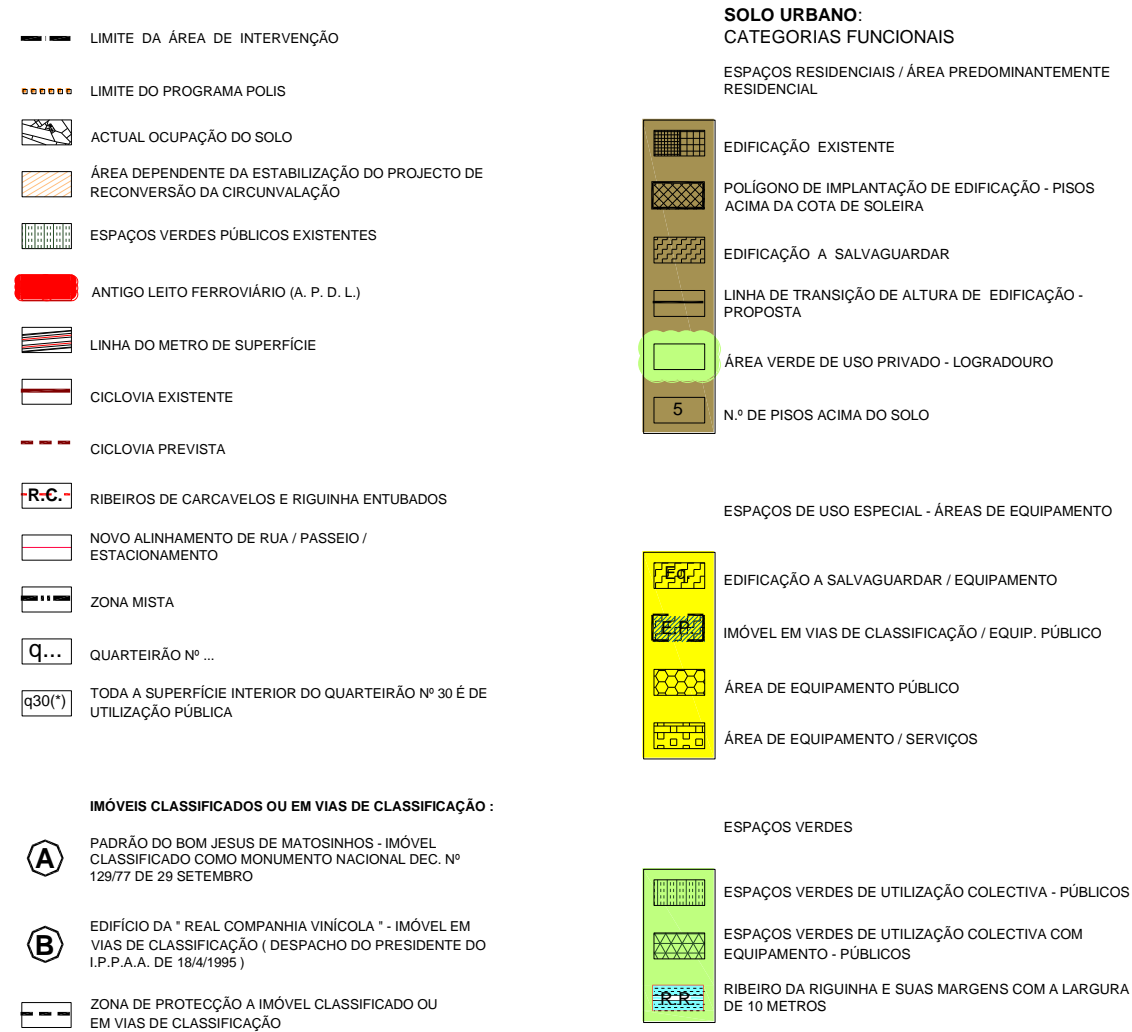
01	03
02	04



Ver a legenda correspondente na página 97

Fonte
Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

Figura II.25.
Plano de Urbanização de Matosinhos Sul
|Arqto. Álvaro Siza|1999| Legenda



Fonte:
Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

III

A forma do plano na forma da cidade

Três planos de urbanização na transformação urbana de Matosinhos

“A construção da cidade – de uma parte da cidade – combina ao longo do tempo diversas operações sobre terreno e edificação, e a complexidade do seu resultado não é apenas a repetição de tipos ou justaposição de tecidos, mas exprime o processo de encadeamento no qual as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios”.³⁰

³⁰ Morales, Manuel de Sóla, *Spazio, Tempo e Città* in Lotus nº51, Milão, 1987, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata *Transformação e Permanência na Habitação Portuguesa: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 386.

III A forma do plano na forma da cidade
Três planos de urbanização na transformação urbana de Matosinhos

1 - Primeiro Plano de Urbanização de Matosinhos Autoria de Licínio Guimarães 1896.....	102
1.1 - Apresentação do plano.....	102
1.2 - Influência conceptual do plano: a malha urbana como génese de cidade.....	107
1.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	120
2 - Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts Moreira da Silva 1944.....	124
2.1 - Apresentação do plano.....	124
2.2 - Influência conceptual do plano: alguns conceitos no plano de urbanização da Vila de Matosinhos.....	159
2.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	162
2.3.1- Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.....	163
2.3.2 - Análise comparativa entre a zona residencial planeada e a estrutura actual.....	169
2.3.3 - Análise comparativa entre a zona comercial central planeada e a estrutura actual.....	173
2.3.4 - Análise comparativa entre a zona comercial local planeada e a estrutura actual.....	176
2.3.5 - Análise comparativa entre a zona mista planeada e a estrutura actual.....	178
2.3.6 - Análise comparativa entre a zona industrial e portuária planeada e a estrutura actual.....	181
2.3.7 - Análise comparativa entre a zona industrial e especial planeada e a estrutura actual.....	184
3 - O Plano de Urbanização para a Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963.....	187
3.1 - Apresentação do plano.....	187
3.2 - Influência conceptual do plano: A carta de Atenas e o conteúdo do urbanismo funcionalista.....	202
3.2.1 - A ideia de unidade de vizinhança e o modelo.....	207
3.2.2 - O conceito de unidade de vizinhança e a sua aplicação.....	213
3.2.3 - Arménio Losa e o conceito de unidade de vizinhança no plano de urbanização para a zona sudeste de Matosinhos.....	217
3.3 - A forma do plano na forma da cidade.....	229
3.3.1 - Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.....	230

3.3.2 - Análise comparativa entre a zona da mancha habitacional planeada e a estrutura actual.....	235
3.3.3 - Análise comparativa do centro cívico e local planeado e a estrutura actual.....	239
3.3.4 - Análise comparativa do equipamento escolar planeado e a estrutura actual.....	242
3.3.5 - Análise comparativa dos edifícios especiais planeados e a estrutura actual.....	245
3.3.6 - Análise comparativa da zona industrial planeada e a estrutura actual.....	247

Figura III.1.1.

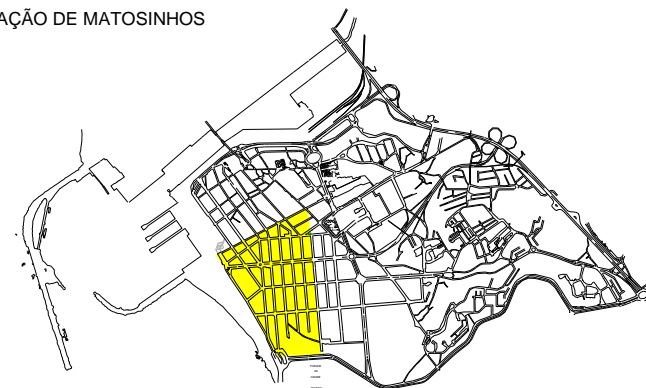
A Forma do Plano na Forma da Cidade

O estudo da transformação urbana da área de cada plano está relacionada com a ideia de se reconhecer ou reconstituir um fio condutor. Esse fio condutor significa a identificação de acontecimentos urbanos e arquitectónicos representativos no processo de desenvolvimento da cidade ou parte de cidade de Matosinhos, bem como o confronto na realidade em que se transformou, ou seja, a cidade planeada e a sua (não)identidade na cidade construída.

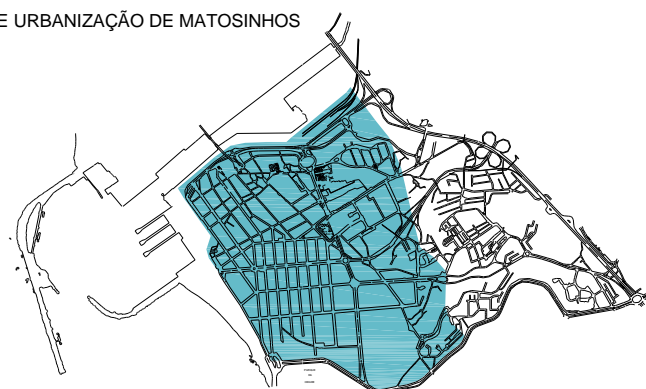
Fonte:

Cartografia digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.

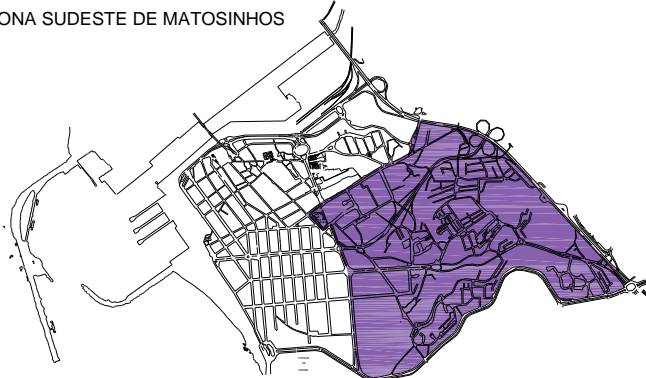
PRIMEIRO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
AUTORIA LICÍNIO GUIMARÃES
1896



ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA
1944



PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO ARMÉNIO LOSA
1963



1 – Primeiro Plano de Urbanização de Matosinhos | Autoria de Licínio Guimarães | 1896.

1.1 – Apresentação do plano

O primeiro plano de urbanização de Matosinhos foi ditado pela necessidade de planear a expansão da cidade, consequência do previsível incremento da actividade económica decorrente do Porto e da necessidade de planeamento das acessibilidades do porto de mar. A sua expansão é para sul e estruturada pela via de ligação à Foz do Douro e à cidade do Porto, elaborado no último decénio do século XIX, 1896, da autoria de Licínio Guimarães.

Figura III.1.2.

A mancha do Plano na forma da Cidade |
Plano de Urbanização de Matosinhos |
1896 | Autoria Licínio Guimarães.

Fonte:

Ortofotomapa de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos e expressamente trabalhada para este estudo.



A primeira questão que nos ocorreu na investigação deste plano foi saber quem era Licínio Guimarães responsável na época pela elaboração de um plano importante que apresentava um grande progresso nas suas regras de composição. Licínio Guimarães era engenheiro e condutor de obras Públicas. A Câmara de Bouças requisitou regularmente os seus serviços, sobretudo no período entre 1875 até 1892. Em Outubro de 1875, a câmara constituiu-o como assistente nas vistorias dos trabalhos das estradas municipais da Telheira de S. Mamede de Infesta à Rua da Boavista; de Perafita à Pedra Alta e do Padrão da Légua a Esposade, para verificar se as quantias, que os empreiteiros deviam receber quinzenalmente da câmara, correspondiam a trabalho efectivamente realizado. A área do Plano de Urbanização de Matosinhos integrava as dunas do Areal onde se localizava o Hipódromo e tinha como limite de urbanização a sul, a fronteira administrativa do concelho, isto é, a Estrada da Circunvalação (1895).

Figura III.1.3.

Planta "Projecção horizontal de parte da vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo | Autoria Licínio Guimarães | 1896



Fonte:

Planta "Projecção horizontal de parte da vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo" – Licínio Guimarães 1896, retirada do livro A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 11, expressamente trabalhada para este estudo.

O plano realizado por Licínio Guimarães definiu a dimensão dos quarteirões bem como a largura das vias estruturantes sobre a área que pertencia anteriormente ao Jockey Club de Matosinhos. Pela pesquisa não se consegue definir se os objectivos do plano teriam sido os da definição de uma zona industrial. O facto é que, após a implantação da Real Vinícola num dos quarteirões estaria encontrada a principal “vocação” da área, consequência também do progressivo crescimento da indústria conserveira em Matosinhos.

Um novo “bairro” geometrizado de malha ortogonal é proposto neste plano, sendo constituído só de traçados e ruas, sem praças. Na sua simplicidade de traçados ele é diferente da estrutura de Matosinhos medieval embora seja apoiada na continuidade do traçado existente. As principais condicionantes do plano consistiam na linha de caminho-de-ferro de S.Gens e na linha de água que atravessava o Areal do Prado. Condicionaram o seu desenvolvimento para Sul resultando áreas sobrantes de contacto com a Estrada da Circunvalação, entretanto construída. (Figura III.1.5 da página 106). O traçado executado, desde o fim do século XIX até ao seu complemento na década de 70, deferiu em dois aspectos fundamentais do plano proposto: por um lado, verificamos que o primeiro se refere à largura das vias, que o traçado inicial era composto por vias com 10 metros de largura, mas que na rede viária executada apresenta uma hierarquização de vias com 16, 20 e 30 metros de largura.

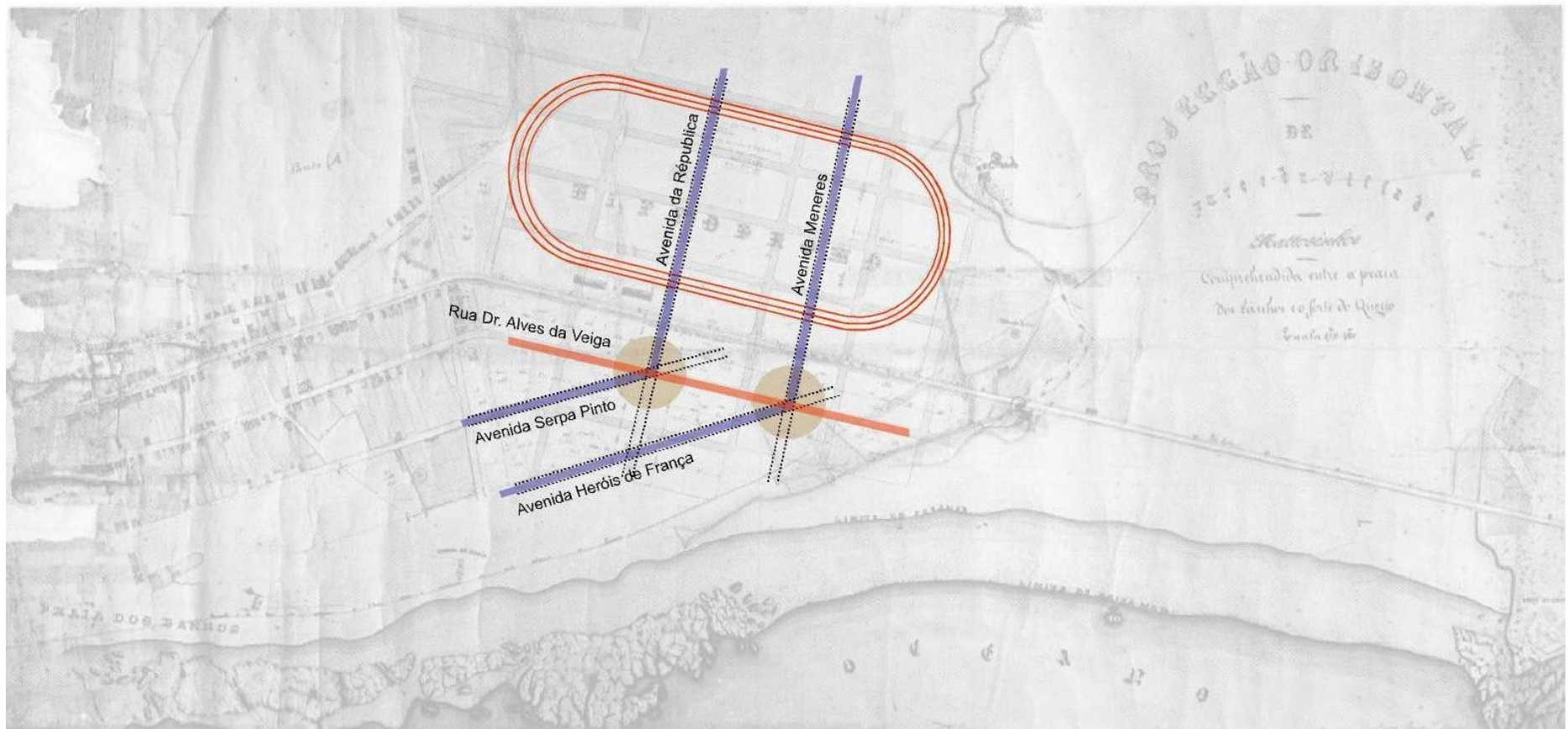
Por outro lado, observamos que o segundo aspecto diz respeito à dimensão dos quarteirões, pois o traçado executado é constituído por quarteirões que mantêm a largura proposta no modelo teórico, ou seja, 66 metros com uma orientação N-S no lado maior e a orientação E-O no seu lado menor, mas o seu comprimento varia entre 155 m e 185 metros, devido à alteração da localização dos pontos nodais entre a malha urbana do século XIX e a nova urbanização (Figura III.1.4. da página 105).

Desta análise se conclui que o traçado director das novas vias resultou do prolongamento da Avenida Serpa Pinto e Rua João Chagas (actual Rua Heróis de França), até cruzarem a Rua Dr. Alves da Veiga (actual Rua Roberto Ivens). Com a perpendicular à Rua Dr. Alves da Veiga nos cruzamentos resultantes a definir os nós de arranque da Avenida da República e da Avenida Meneres. (Figura III.1.4. da página 105).

As principais condicionantes à implementação da malha urbana, proposta na sua aplicação ao longo do século XX na década de 70, foram o Porto de Leixões, a via de ligação à Foz do Douro (a Rua Brito Capelo), a via férrea de S.Gens e as linhas de água existentes no Areal do Prado. Por este facto, esta zona periférica a Sul não possui as mesmas características de planeamento existentes no tecido envolvente, verificando-se a existência de quarteirões irregulares e de maior dimensão.

Figura III.1.4 .

Análise representativa das diferenças entre
o modelo proposto e o traçado executado |
Autoria Licínio Guimarães | 1896



Fonte:


Planta "Projeção horizontal de parte da vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo" – Licínio Guimarães 1896, retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos*, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, expressamente trabalhada para este estúdio.pág. 11.



Figura III.1.5.

Principais condicionantes da Malha Urbana

 LINHA DO CAMINHO DE FERRO DE S. GENS

 LINHA DE ÁGUA NO AREAL DO PRADO

 JARDIM BASÍLITELES



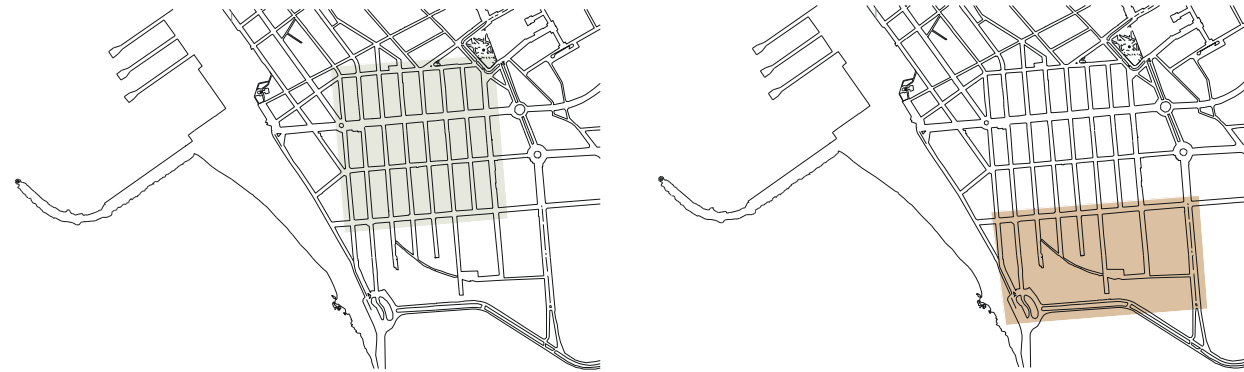
Fonte:

Planta retirada do livro *A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial*, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989, pág. 61, expressamente trabalhada para este estudo.

Apesar do tecido envolvente não ter sido completado e ter sofrido alterações, a estrutura viária neste plano revela-se como elemento disciplinador da estrutura urbana e como gerador de uma malha rectangular que assume uma imagem homogénea e definidora de uma nova unidade urbana – o quarteirão que surge como o elemento de composição na forma global da mesma, conduzindo ao desenvolvimento e a uma transformação de cidade que ainda hoje (re) conhecemos na sua estrutura urbana.

Figura III.1.6.

Diferentes características do Tecido Urbano



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

1.2 – Influência conceptual do plano: a malha urbana como génese de cidade

O plano proposto por Licínio Guimarães faz realçar na nossa investigação uma reflexão sobre a forma da cidade e a malha urbana. Este percurso analítico demonstrou que a gestão urbana se desenvolveu por dois caminhos: crescimentos espontâneos sobre o território em forma de tecidos urbanos que podem ser chamados de naturais ou orgânicos e crescimentos ordenados sobre esquemas prévios em forma de malhas rígidas ou artificiais.

A compreensão da forma, escala e configuração da malha urbana afecta a disposição da edificação sobre o terreno e a forma do edifício influencia consideravelmente a eficiência do aproveitamento do solo. Estes aspectos são fundamentais para reconsiderar, quer a estrutura das cidades em que vivemos, quer as futuras intervenções na cidade.

Para encontrar uma única explicação para este tipo de forma urbana no estudo da quadricula do projecto de autoria de Licínio Guimarães, foram muitas e variadas as razões apresentadas: a axialidade, o uso de avenidas rectas ordenadas, a importância dos

pontos cardeais, que dá lugar a organizações de rectângulos. A malha, mais que um sistema ortogonal, está formada por uma interacção de uma série de linhas paralelas o que implica a prioridade dada á eficiência dos movimentos, “mobilidade” mais do que a planificação de “células”, indivíduos, famílias ou bairros.

Encontramos nos antepassados estes sistemas da ordenação da malha, as egípcias, helenísticas, romanos ou chinesas, está historicamente provado o intercâmbio de ideias entre o Antigo Egípcio, Mesopotâmia e as civilizações do Vale do Índio.

O esquema reticular pode ser descoberto espontaneamente em qualquer civilização: em determinados problemas agrícolas, na recuperação de terrenos que levam inevitavelmente ao uso deste esquema em quadrícula pela sua resposta eficaz.

Por outro lado, este esquema reticular pode também ter a sua origem na ordem e na disciplina de uma organização militar. As vantagens desta malha são múltiplas: mais simples de executar e supervisionar a divisão do solo com a ajuda de instrumentos muito elementares, facilita a fluidez da venda e do intercâmbio de propriedades onde domine a propriedade privada.

Hipodamo de Mileto foi considerado por alguns historiadores, o criador da teoria racional da cidade, o arquitecto que terá traçado a cidade, um dos mitos do urbanismo que não resiste a uma visão mais criteriosa.³¹

Em Mileto, o traçado ortogonal adapta-se bem ao contorno sinuoso do promontório que avança pelo mar dentro, local onde se implantou a cidade, que consta de duas configurações: uma quadrícula menor na zona mais estreita e outra quadrícula maior na base da península. No meio das duas malhas, como ponto de reunião de ambas situa-se a ágora - praça ou o conjunto de edifícios representativos e o grande espaço do mercado.

³¹ Hipodamus foi até venerado como “pai do urbanismo e inventor da quadrícula”, o que é pelo menos incorrecto, dado que a quadrícula já seria utilizada em partes de cidade pelo menos desde épocas como 2670 a.c. A Hipodamus foram atribuídos alguns planos de ordenamento, para além de Mileto, como a cidade de Pireu, Thurri, no Sul da Itália e Rodes, citado em Lamas, José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993. Pág. 140.

Figura III.1.7.

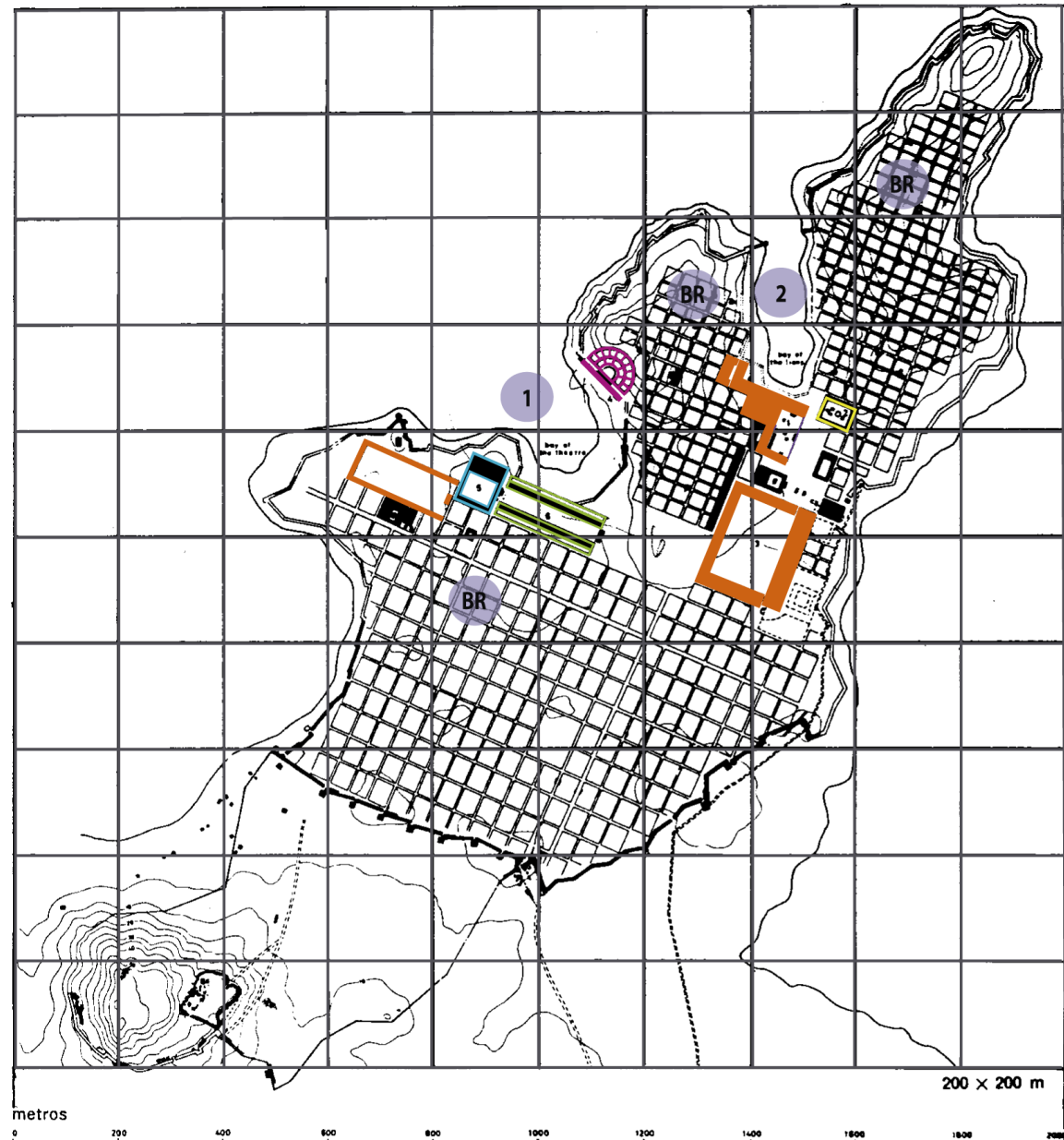
Planta de Mileto

Ásia Menor em 479 a.C. A quadrícula regular é cortada bruscamente pelo relevo e muralhas. Os Monumentos, edifícios e lugares públicos do centro ignoram a quadrícula regular, que se destina à habitação

-  ÁGORA
-  TEATRO
-  ESTÁDIO
-  TEMPLO DE ATENAS
-  DELPHINION
-  1
- PORTO COMERCIAL
-  2
- PORTO MILITAR
-  BR
- BAIRRO RESIDENCIAL

Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, *Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas*, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 142



A sua implantação traduz uma composição sábia e contrastada em que as praças se encadeiam com lógica rompendo a monotonia da quadrícula. Nas suas cidades ortogonais, quer se trate de Mileto, Priene ou tantas outras, encontramos constantemente estes centros urbanos – hoje chamar-lhes-íamos centros cívicos – cujos traçados revelam sempre um grande sentido do espaço e da composição.³² A quadrícula sobrepõe-se indiferentemente à topografia, obrigando à construção de terraços e plataformas, é um meio de organização fundiária para construir habitação, e não um princípio de composição urbana.

Assim concluímos que a quadrícula ortogonal é destinada ao tecido habitacional e na malha orgânica assimétrica implantam-se os edifícios singulares – monumentos mas interrelacionadas por distâncias e vazios na leitura do seu espaço e composição.

A colónia Romana é herdeira do urbanismo helenístico e a sua estrutura de cidade é a mesma que a castrum, acampamento militar, reflexo do ritual militar, por vezes pórticos que se chamavam cardo (eixo N /S) e decumanos (eixo E/O).

No ponto de encontro destes eixos costumava situar-se o foro e à volta deste, os templos, a cúria e a basílica. O traçado de dois eixos fundamentais é “quase cósmico” de ocupação do território e que perdurará no modo de desenhar as cidades em épocas posteriores,³³ como exemplo citamos Brasília, Lúcio Costa recorre ao mesmo traçado em cruz e descreve a ideia criadora também com alusões míticas. A restante malha costumava ser perfeitamente regular, consequência da distribuição das ruas no antigo acampamento. O seu traçado um tanto árido era o de todas as cidades coloniais, onde o sentido organizador domina qualquer outro imperativo espiritual ou estético.³⁴

³² Goitia, Fernando Chueca, NORBERT-Schulz, Cristian, *Breve História do Urbanismo*, Coleção Dimensões, Nº 12, Editorial Presença, pág. 51.

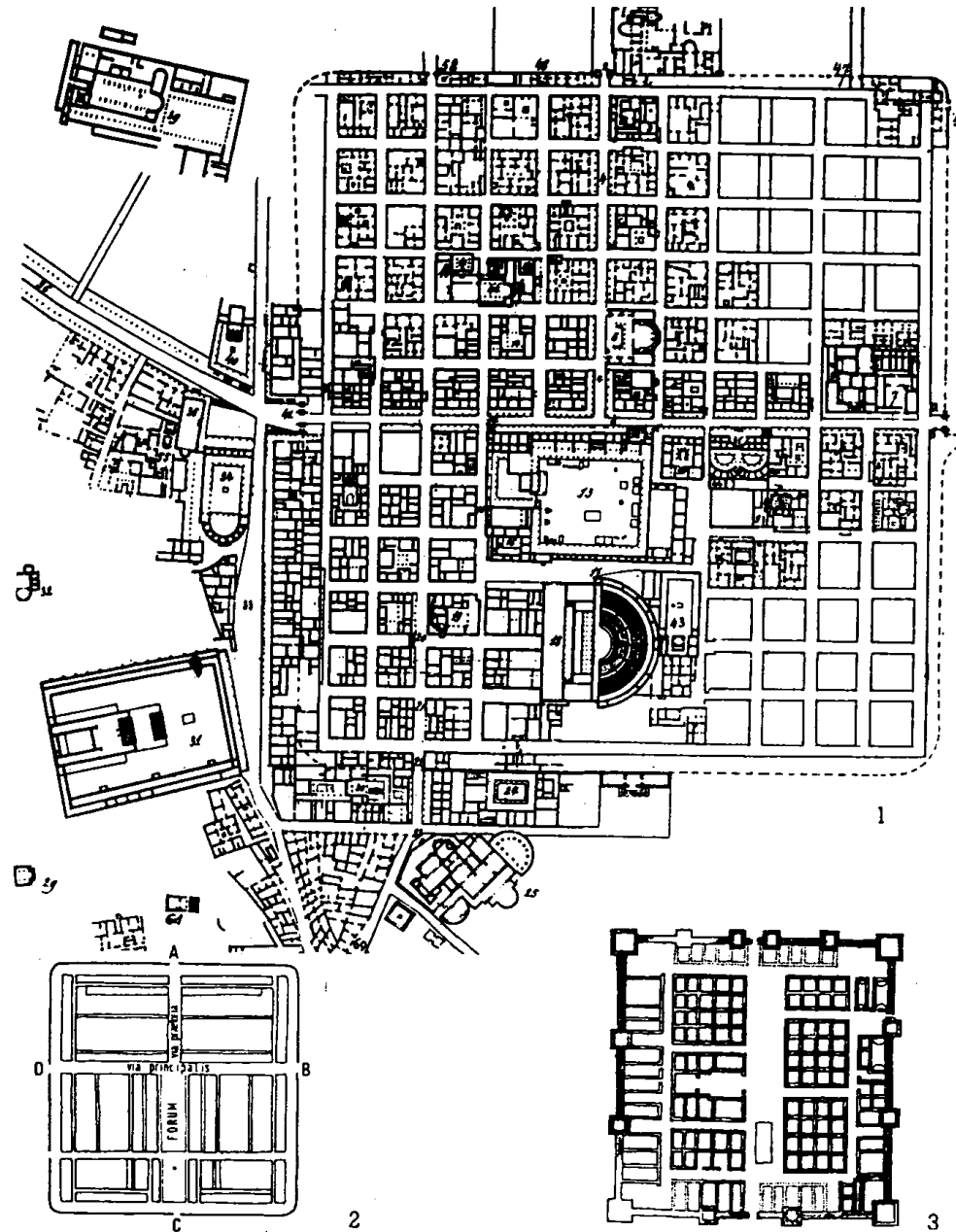
³³ José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, pág. 144

³⁴ Idem, pág. 144

Figura III.1.8.

Exemplo de assentamentos romanos.

1 – Timgad. Plano do assentamento romano, escavado pela Direction des Antiquités. (Gov. da Argélia). Fora do perímetro da cidade, vêem-se os subúrbios irregulares posteriores. **2** – Planta – Tipo de castro romano. **3** – Plano de Dagantya, instalação romana fortificada na Jordânia



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, *Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas*, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 145.

De salientar que os romanos nunca idealizaram um mecanismo para uma expansão ordenada, uma vez esgotada toda a área urbana, os subúrbios desenvolviam-se caoticamente como se pode verificar na planta de Timgad (Fig.III.1.8. da página 111).

Estes planos ortogonais na utilização da geometria quadrícula dão lugar a um elemento morfológico que nos interessa realçar: o *quarteirão*. O quarteirão grego é essencialmente ocupado por residências e a localização dos edifícios públicos é fora da malha geométrica, subdivido em lotes residenciais de diferentes tamanhos, resultado de um parcelamento prévio que distribui terra a cada família. A habitação, de um só piso, ocupa áreas variáveis na medida que contém pátios e espaços livres não havendo uma separação entre a construção e o logradouro. O quarteirão separa-se do traçado através de muros ou fachadas, nas quais podem existir portas ou janelas, funcionando como uma membrana de separação entre a rua e a habitação.

O quarteirão romano também tem este tipo de organização e é fundamentalmente residencial e subdivide-se em parcelas, ocupado por duas tipologias: a *villa* e a *insulae*. A relação com a rua é feita também por muros ou fachadas que seguem o seu traçado. O quarteirão também não possui logradouro ou horta, no seu interior os espaços livres correspondem a pátios não sobrando espaços residuais ou intersticiais. Nesta estrutura os grandes edifícios e os espaços públicos integram-se com o sistema da quadrícula e a sua implantação ocupa por vezes vários quarteirões, sem interromper os traçados que os delimitam.

Tanto na Grécia como em Roma, a implantação e estrutura do quarteirão, retiram-lhe participação no desenho do espaço público, sobretudo no centro da cidade. Os quarteirões são meios de organização e divisão do solo em partes. Não fazem ainda parte dos instrumentos da estética urbana como elementos significantes da cidade. Uma tal atitude só surge no fim da Idade Média e é desenvolvida posteriormente.³⁵

No século XIX aparece uma nova ideia de cidade, que responde a uma nova ordem liberal e racional: os *ensanches*. Cerdá, na sua intervenção, tem como princípio duas importantes questões: a organização da grande expansão – *ensanche* e a riquíssima análise sobre a quadrícula e o quarteirão.

³⁵ José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, pág. 150.

O Plano desenha uma grelha ortogonal com módulos ou quarteirões de 113 metros de lado e vias com 20 metros de largura. Cada conjunto de nove quarteirões e vias correspondentes inscrevem-se num quadrado de 400 metros de lado. O sistema é cortado por diagonais que confluem num grande praça. A quadricula regular estende-se até aos pequenos núcleos povoados vizinhos e envolve a velha cidade medieval, como se esta fosse um corpo distinto rasgado por três artérias que dão continuidade aos eixos do *ensanche*. As diagonais são desenhadas sobrepondo-se ao plano quadriculado e fazendo surgir quarteirões irregulares e outras praças ou largos.

O plano de Barcelona apresenta inovações na análise da malha quadriculada: a quadricula funciona como um suporte geométrico para um jogo de composição urbana, em que as peças fundamentais são os edifícios e equipamentos que pelas várias possibilidades de composição no seu tabuleiro originam uma diversidade de múltiplas formas, ultrapassando assim o relacionamento entre quarteirão, edifício e rua, ou seja o limite do perímetro do quarteirão deixa de ser o limite do espaço público. Na sua concepção, o quarteirão podia ser preenchido por construção periférica em apenas dois dos lados, formando ruas com 20 metros. A construção não excederia dois terços da superfície do quarteirão e os blocos seriam paralelos, o que pela sua composição, permitia criar espaços contínuos arborizados e com equipamento.

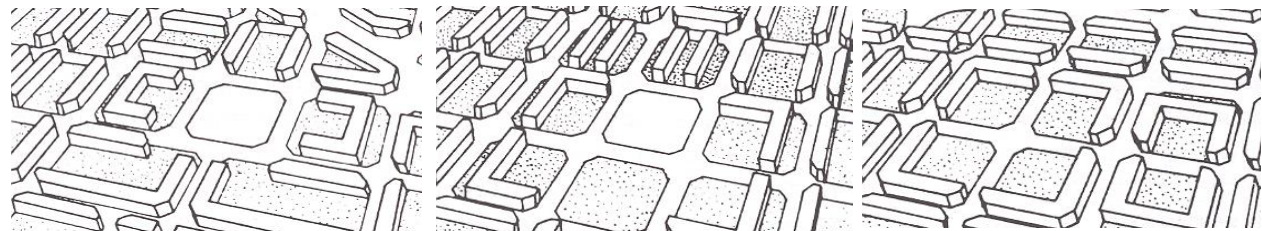
Outra hipótese de ocupação, os edifícios adquiriam maior liberdade na sua implantação podendo dispor-se em L e com quatro LL formar uma praça no cruzamento entre vias. Quer na primeira como na segunda hipótese de implantação, a rua tradicional é substituída por grandes avenidas arborizadas, os quarteirões que se organizam como centros cívicos apoiados pelos diversos equipamentos e os equipamentos de maior escala distribuíam-se pelo tecido urbano sem criar zonas diferenciadas na cidade, antecipando as *unidades de vizinhança*.

Figura III.1.9.

Esquema das formas dos quarteirões propostos por Cerdá

Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 217



Contemporâneo a Cerdá, Haussmann, em Paris, reordena e adapta a cidade existente, com base um tecido antigo e rasga novos eixos. O quarteirão é assim determinado como um produto residual de vários traçados e não como um módulo de composição urbana.

Assumindo uma forma irregular, aproxima-se da forma de um bloco, em que o edificado é compacto e os logradouros reduzidos a pátios interiores de serviço. O quarteirão assume-se como um elemento de grande complexidade interna, funcional e espacial, moldando a vida social e a imagem de Paris.

Berlage em Amesterdão também desenvolve na primeira metade do século XX, um estudo intenso e aprofundado sobre o quarteirão, edifícios e habitação que consistiu num processo importante da evolução da morfologia urbana em direcção à cidade Moderna.

“Algumas observações são pertinentes sobre a evolução do quarteirão holândes. Em primeiro lugar, não se estabelecem rupturas nos momentos de realização da cidade entre o plano do bairro e o projecto dos edifícios. O requinte dos projectos, a sua integração e prolongamento das intenções do plano, permitiram obter um resultado final extremamente elaborado e de grande qualidade. Constituem entre 1914 e 1930 a evolução de um urbanismo de raiz tradicional sem renuncia aos modelos de referencia, apontado uma via reformista que consegue manter as virtudes da cidade tradicional e fornecer respostas aos novos problemas de espaço, saneamento, circulação e equipamento da cidade do século XX.”³⁶

No plano de Berlage, o quarteirão não se assume como uma unidade autónoma mas sim como resultado do sistema viário e das suas malhas urbanas. A organização dos edifícios na malha viária é feita através de um instrumento, o quarteirão de cem a duzentos metros de comprimento e de cinquenta metros de largura, articulando três ordens de elementos: o gaveto (lados e ângulos), o perímetro (exterior) e o centro do quarteirão (interior).

³⁶ José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, pág. 329.

Figura III.1.10.

Plano de Amsterdão | Berlage



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 217

Os gavetos merecem uma referência particular, não só ao nível arquitectónico bem como ao nível fundiário. Ao nível arquitectónico porque são elementos importantes que demarcam o seu posicionamento em aspectos particulares de ritmo e volume, ao nível fundiário porque a parcela do gaveto coloca vários problemas de iluminação e privacidade que obrigam à pesquisa de várias soluções.

No perímetro do quarteirão processam-se evoluções mais significativas, na tradição holandesa as habitações do rés-do-chão directamente para a rua são prolongadas por um pequeno jardim nas traseiras. É criada uma rua de serviço permitindo desta forma acesso pelo interior do quarteirão ao logradouro privado. Esta matriz sofre alterações devido à evolução deste modelo que transforma o interior do quarteirão de logradouro privado em espaço colectivo.

Posteriormente, a dimensão dos logradouros diminui e desta forma aumenta a largura da rua interior que se torna num espaço público, onde se implantam alguns equipamentos públicos, escola e outros serviços. Esta evolução morfológica atinge o seu limite em 1930 quando um dos lados desaparece e se assume como um espaço verde público.

A forma do quarteirão é em U, transformando-se o espaço rectangular entre quarteirões e que é ocupado por blocos paralelos ou por um único bloco, ou seja a reforma do quarteirão até ao bloco residencial. Assistimos à evolução do urbanismo tradicional entre 1914 e 1930 sem a renúncia dos modelos de referência, apontando uma via reformista que consegue manter as virtudes da cidade tradicional e fornecer resposta aos novos problemas do espaço.

“Ao tornar-se acessível à utilização pública uma quantidade apreciável de solo que na cidade tradicional, era privado e quase invisível, procedia-se à revisão da cidade oitocentista burguesa (de grande privatização do espaço), reformando um dos principais elementos morfológicos – o quarteirão – e abrindo o caminho à morfologia urbana moderna.”³⁷

O entendimento teórico entre a malha e a forma construída é fundamental para a consideração tanto das cidades existentes como de regiões metropolitanas em desenvolvimento.

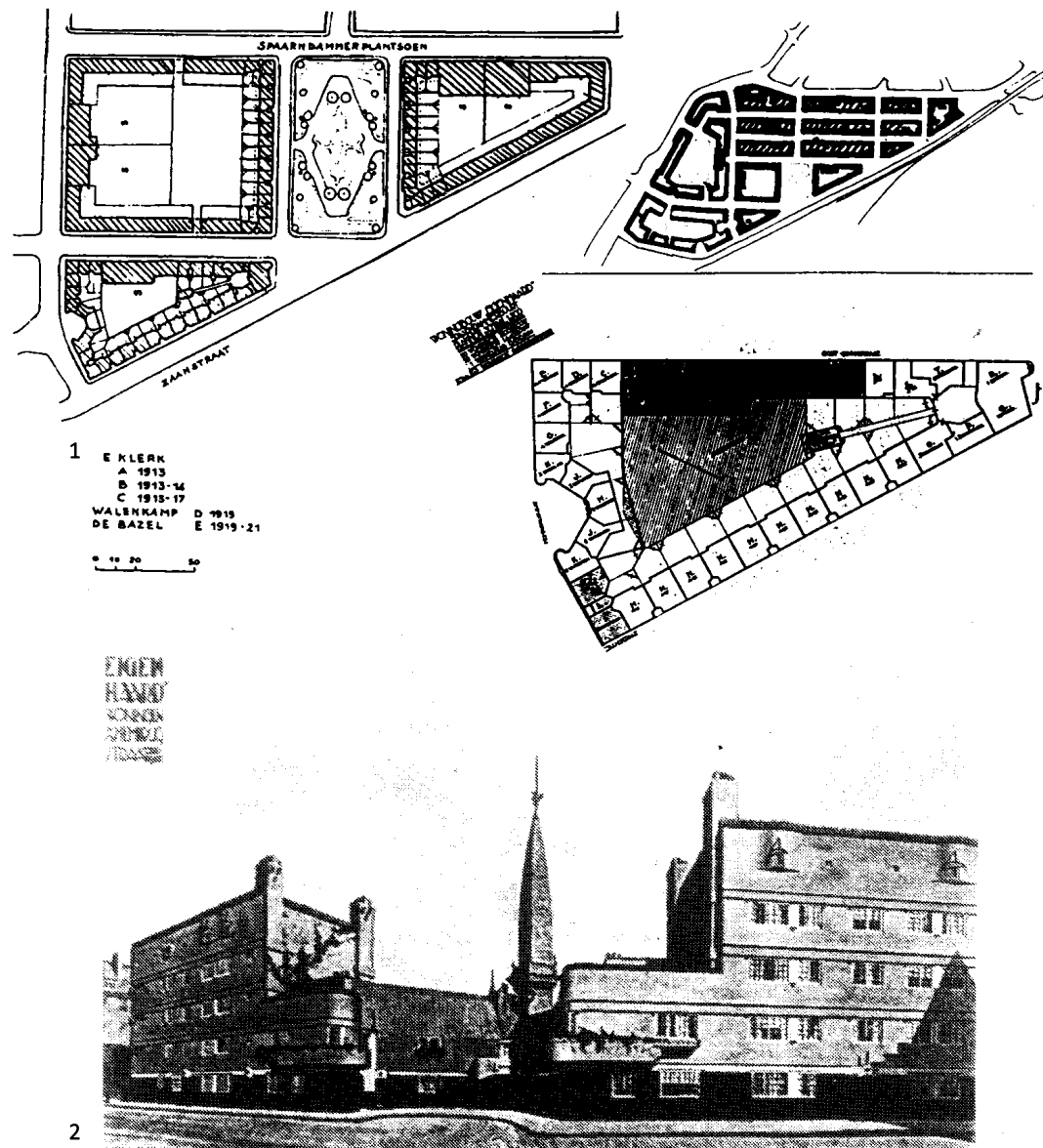
³⁷ José M. Ressano Garcia, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, pág. 329.

Figura III.1.11.

Urbanística habitacional holandesa. De Klerk: bairro de Spaarndammerbuurt | Amesterdão | 1913

1 – Planta do bairro com a intervenção De Klerk: pormenor de 3 quarteirões e do quarteirão com a escola no interior.

2 – Vista do ângulo, a abertura do quarteirão.



Fonte:

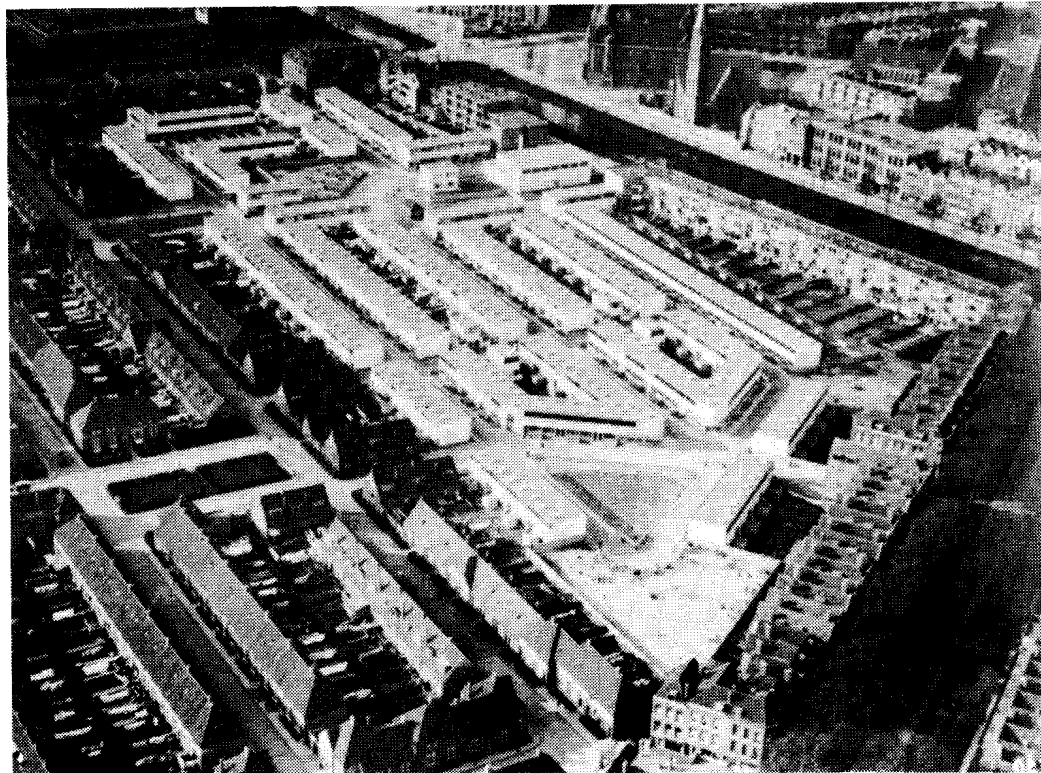
Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 324

Figura III.1.12.

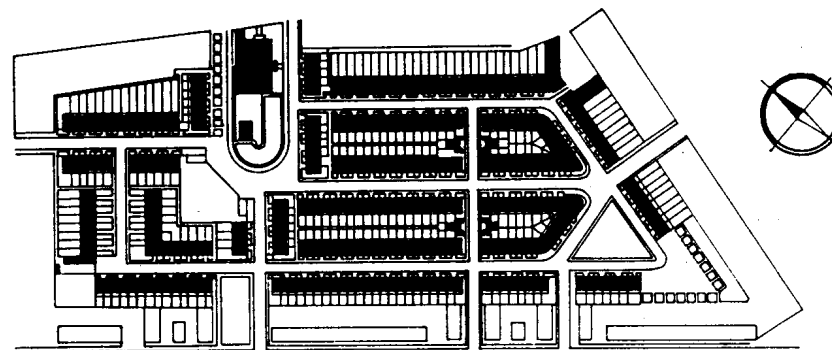
J.J.P.Oud: bairroKieftshoek. Rotterdam, 1925.

1 | Vista aérea

2 | Planta Geral



1




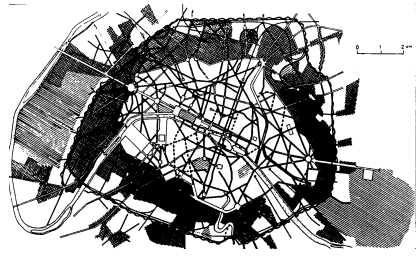
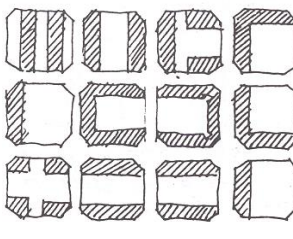
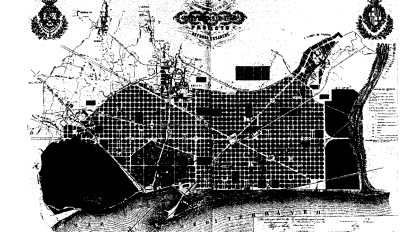
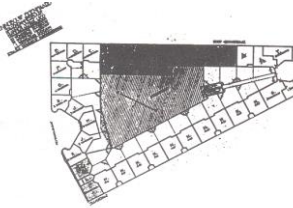

2

Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág. 327

Figura III.1.13.

As diferentes abordagens de Haussman, Cerdá e Berlage

P L A N O		CIDADE	ESTRUTURA DO QUARTEIRÃO				
	Haussmann	Cidade Existente	Produto residual dos vários traçados	Tecido compacto com um “saguão” no seu interior	Espaço Privado ou Semipúblico		
		Cidade em expansão – “ensanche”	Módulo de composição urbana	Tecido no seu perímetro	Espaço Público		
	Berlage	Cidade Existente	Produto do sistema viário e das malhas urbanas	Tecido compacto no seu perímetro	Espaço Privado ou Semi-público Espaço Semi-colectivo Espaço Verde público		

Fonte:

Imagens retiradas do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993, de J. M. Ressano Lamas pág. 217.

1.3 – A forma do plano na forma da cidade

O plano realizado por Licínio Guimarães, 1896, trata-se de uma extensa área estruturada segundo uma malha ortogonal, sobre a área que pertencia anteriormente ao Jockey Club de Matosinhos cujo dimensionamento, forma e hierarquização são características do século XIX - o primeiro plano de urbanização de Matosinhos foi ditado pela necessidade de planejar a expansão da cidade, consequência do previsível incremento da actividade económica decorrente do Porto e da necessidade de planeamento das acessibilidades do porto de mar. A sua expansão é para sul e estruturada pela via de ligação à Foz do Douro e à cidade do Porto.

O quarteirão - como o elemento de composição na forma global da cidade - é a unidade urbana resultante de um traçado geometrizado que estrutura uma malha urbana rectangular constituída só de traçados e ruas que se assume como a génese da cidade. Polariza uma imagem homogénea e definidora de uma unidade urbana, o quarteirão, apoiado na continuidade do traçado existente da estrutura medieval que ainda hoje (re) conhecemos na sua estrutura urbana.

Devido à alteração dos pontos nodais, a malha urbana do século XIX e a nova urbanização o traçado executado, diverge em dois aspectos fundamentais do plano proposto: por um lado, verificamos que o primeiro se refere à largura das vias, o traçado inicial era composto por vias com 10 metros de largura, mas a rede viária executada apresenta uma hierarquização de vias com 16, 20 e 30 metros de largura. Importa salientar que a unidade urbana – o quarteirão - mantém a largura proposta no modelo teórico, 66 metros com a orientação N-S no lado maior e a orientação E-O no seu lado menor, mas o seu comprimento varia entre os 155 m e 185 m, devido à alteração dos pontos nodais entre a malha urbana do século XIX e a nova urbanização, de acordo com a análise realizada (Figura I.1.3. da página 103) e que ainda hoje é reconhecida na estrutura urbana.

Na sua simplicidade de traçados, este traçado é diferente da estrutura de Matosinhos medieval embora seja apoiada na continuidade do traçado existente. As principais condicionantes do plano consistiam na linha de caminho-de-ferro de S.Gens e na linha de água que atravessava o Areal do Prado. Assim condicionou o seu desenvolvimento para Sul resultando áreas sobrantes de contacto com a Estrada da Circunvalação entretanto construída.

Figura III.1.14.

A malha como génese de cidade.



Na expansão urbana da cidade o parcelamento precede a urbanização.

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 cedidas pela Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhadas para este estudo.

O quarteirão, resultado de regras geométricas de divisão fundiária do solo e de ordenamento do espaço urbano, é um instrumento operativo de produção da cidade tradicional (espaços contidos entre as vias). Assim, reforça-se a noção de que quarteirões e vias formam uma estrutura única e inter-dependente. De salientar a definição do quarteirão que produziu a forma construída, o que lhe conferiu um lugar determinante a partir desse processo elementar, um estatuto na produção da cidade, como unidade morfológica.

Em relação à malha viária de salientar o eixo mais importante da Avenida Vitória, actual Avenida D. Afonso Henriques, que sofre uma alteração significativa desde o ponto de inserção com a Avenida Meneres e a Avenida Vilagarcia de Arousa. O traçado é executado mas o seu alinhamento diferente que se apoia na geometria e paralelismo das vias existentes propostas no Plano de Licínio Guimarães (Figura III.2.23. da página 168) . É importante também salientar que a ideia de prolongamento deste grande eixo com a cidade do Porto não existe na actual estrutura urbana, terminando na grande via que é a Circunvalação (limite administrativo do Concelho).

A esta área expectante, resultado de um espaço industrial obsoleto, facto que por si só se revelou num factor de transformação que no Plano de Reconversão de Matosinhos Sul, implementou na mesma área urbana com diferentes características implantada num tecido urbano existente que dada a grande degradação do edificado propõe a sua quase total substituição à excepção de casos como o Edifício da real Vinícola, alterando a sua morfologia funcional para Habitação e Serviços / Comércio.

Esta área de cidade possui grandes vantagens decorrentes da proximidade de importantes factores de qualificação urbanística pré - existentes: fronteira com o Parque da Cidade, Frente de água e as ligações de itinerário existente: o IP4, A28 e a Circunvalação na malha urbana, instrumentos e oportunidades para intervenção nesta parte da cidade.

Referimos uma nova dinâmica de (re)usos e de transformação funcional definida no projecto de reconversão de Matosinhos Sul em 1999, no plano do Arqto. Alvaro Siza. Importante referir que na expansão urbana da cidade tradicional o parcelamento precede a urbanização,

Na zona periférica a Sul, a malha urbana não possuía as mesmas características do planeamento proposto no modelo de 1896 devido às condicionantes - a via-férrea de S.Gens e a linha de água existente - à implementação da malha urbana proposta no modelo teórico na sua aplicação ao longo do século XX da década de 70. O traçado está a ser colmatado no Plano de Reconversão de Matosinhos Sul do Arqto. Álvaro Siza.

Reforçamos a importância do desenho do espaço público porque preconiza, a utilização pública no interior dos quarteirões para espaços de lazer e equipamentos e define um zonamento funcional, essencialmente destinado a habitação e comércio, salientando-se a importância da sua interligação, privilegiando o espaço colectivo público em detrimento do espaço privado da cidade tradicional.

Os principais desafios correspondem agora ao desenho do espaço coletivo, onde essas funções referenciadoras devem desempenhar um papel preponderante, pela sua importância simbólica e pelo poder de polarização. É importante no futuro possuir um conjunto de soluções micro urbanísticas que poderão e deverão dar mais consistência ou uma melhor resolução a soluções em parte já criadas e não reforçadas.

2 - Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos | Arquitectos Moreira da Silva | 1944

2.1 – Apresentação do plano

O Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos, da autoria dos Arquitectos Maria José Moreira da Silva e David Moreira da Silva³⁸ é elaborado em 1944. Este prevê a área em estudo (abaixo referenciada).

Figura III.2.1.

A Mancha do Plano na forma da Cidade
|Ante-Projecto do Plano de Urbanização de
Matosinhos| Autoria Arqts. Moreira da Silva
| 1944

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007
cedidas pela Câmara Municipal de Matosinhos
expressamente trabalhadas para este estudo.



Define como principal objectivo de um Plano Geral de Urbanização: “a criação, a rectificação ou o estabelecimento da ordem urbana, sob aqueles e outros aspectos de economia, higiene social e estética, nas aglomerações que a não tem ou a possuem sob uma forma

³⁸ David Moreira da Silva (1909-2002) foi o primeiro arquitecto com a formação específica de arquitecto-urbanista marcado profundamente pela cultura francesa. Moreira da Silva, com atelier no Porto, marcou profundamente a cidade em obras como a Cooperativa dos Pedreiros (Rua D. João IV 1000-1006; 1934-1937) ou o Palácio do Comercio Rua Sá da Bandeira 1944 numa “ideia de arquitectura liberal, disponível, integradora de ideias importadas e materiais nossos, rentabilizadora da arte dos nossos pedreiros, transfigurada pela maquinização (...)” [Domingues Tavares, 1978]. Como urbanista, após a colaboração com Étienne de Groer no Plano de Luanda, Moreira da Silva realizou mais de quinze Planos e Ante - Planos de Urbanização para as cidades e vilas de Portugal e entre 1946 e 1962, foi professor de Urbanismo na Escola de Belas-Artes do Porto.

defeituosa, e não como tantas vezes erradamente se julga, uma descoberta de soluções exóticas para problemas que nem sempre existem, ou de composições não menos estranhas, cegamente geométricas, dependendo mais do compasso, da régua, do esquadro e do capricho do autor, do que do relevo do solo a que se destinam e das necessidades reais de vida e dinamismo das respectivas soluções.”

Estes arquitectos partem do princípio que um Plano Geral de Urbanização deve ser racional e útil, ao invés do que se supõe na própria tradução da palavra *Plan* e não pode ser considerado uma simples planta ou projecto de urbanização que representam mais ou menos arruamentos, praças e jardins. Pelo contrário, deve “traduzir um conjunto de medidas directivas capazes de disciplinar e facilitar a organização e o desenvolvimento da actividade material e espiritual dos indivíduos nas aglomerações.”³⁹ Referem ainda que um *Plano Geral de Urbanização* não deve ser concebido a duas dimensões mas em três dimensões, não deve ter por objectivo as aparências mas sim a aplicação de princípios, não compreende projectos ou pormenores de execução, nem se compõe só de “desenhos bonitos”, mas também de uma regulamentação própria, individual, bem definida e formando com eles um todo único e indivisível, tendo por base um estudo prévio ou o respectivo anteprojecto.

Assim, definem Plano Geral de Urbanização como: “um conjunto provisório de medidas directivas, não pormenorizadas, tendo por base os estudos sobre: a origem, o desenvolvimento, o estado actual, as necessidades da população, a provável extensão futura, o aproveitamento do solo da aglomeração em causa, os seus grandes problemas e soluções.”⁴⁰

O Anteprojecto Geral de Urbanização parte da existência e desenvolvimento de uma aglomeração em que os seus habitantes desenvolvem três funções essenciais: trabalho, recreio e repouso. Por outro lado, defende a tradução destes princípios de urbanização com a distribuição territorial em percentagens criteriosas e nos locais mais apropriados dos espaços que melhor podem convir ao exercício de cada uma destas funções urbanas.

A área de intervenção em Matosinhos representada na planta (Figura III.2.1 da página 124) abrange o porto de Leixões e a parte edificada das freguesias de Matosinhos e de Leça da Palmeira, bem como uma pequena faixa livre de aproximadamente 813 ha encontrava-se distribuída da seguinte forma: em Matosinhos a área edificada é de 1.344.821 m² e a área livre de 2.444.921 m². Em

³⁹ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt^ºs Moreira da Silva, 1944, pág. 51.

⁴⁰ Idem, pág. 52.

Leça da Palmeira a área edificada é de 775.065 m² e a área livre de 2.554.750 m². O respectivo Porto a bacia a área de 95.000 m² e a parte marítima de 15.250 M².

O total da área edificada dos dois núcleos urbanos é de 2 119 886 m² e a área total livre é de 4 999 671 m². A área total edificada encontra-se distribuída e aproveitada da seguinte forma:

Fábricas (só na freguesia de Matosinhos)	132.293 m ²
Arruamentos e Espaços Públicos	938.121 m ²
Habitação, Comércio e Outros Espaços de Trabalho	1.049.472 m ²
TOTAL	2.119.886 m²

Das áreas acima referidas podemos verificar a importância da indústria de Matosinhos que absorvia 10% dos 15% geralmente atribuídos ao conjunto de lugares de trabalho dos grandes centros. Em relação aos espaços livres, à excepção das praias, os autores referem-se aos “insignificantes espaços livres” de que a vila dispõe, pois não excedem 2,36% ($4.999.671/2.119.886$) da área urbanizada. Por oposição considera-se que a área destinada a arruamentos é elevada (21,87% da área urbanizada da vila) e as vias têm uma largura excessiva. Os autores verificaram ainda:

“Se à área urbanizada de Matosinhos retirarmos os 132.293 m² das suas fábricas onde a população residente é verdadeiramente insignificante e os 37.850 m² dos seus espaços livres públicos, a restante área onde a população circula, vive, trabalha e descansa fica reduzida a 1.174.678 m².”

“Sendo a população de Matosinhos de 21.024 habitantes, a sua densidade pode ser calculada em 180 habitantes por hectare ($21.024/1.174.678$) o que é excessivo, dado que a grande maioria de casas só tem rés-do-chão e rés-do-chão mais um andar.”

“Que, tendo em Leça da Palmeira 775.065 m² urbanizados e 8.374 habitantes, a sua densidade populacional embora elevada, é muito menor que a de Matosinhos, pois anda à volta de 105 habitantes por hectare, o que como é sabido já se aproxima mais das médias aceites como boas em vários países da Europa.”

Figura III.2.2.

Mancha da área a Urbanizar | Ante-Projecto
do Plano de Urbanização de Matosinhos |
1944

PARTE CONTINENTAL

MATOSINHOS

ÁREA EDIFICADA | 1.344.821 m²

ÁREA LIVRE | 2.444.921 m²

LEÇA DA PALMEIRA

ÁREA EDIFICADA | 775.065 m²

ÁREA LIVRE | 2.554.750 m²

PORTO

BACIA | 95.000 m²

PARTE MARÍTIMA | 15.250 m²

Fonte:

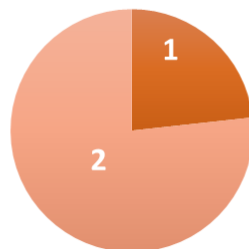
Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de
Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{ts}
Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada
para este estudo.



Figura III.2.3.

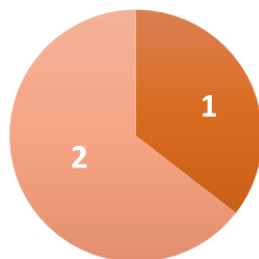
Área inicial: área edificada | Área livre – Matosinhos e Leça da Palmeira | Anteprojecto do Plano de Urbanização de Matosinhos | 1944

LEÇA DA PALMEIRA
ÁREA TOTAL | 3.329.815 m²



■ 1 | ÁREA EDIFICADA | 775,065 m² ■ 2 | ÁREA LIVRE | 2,554,750 m²

MATOSINHOS
ÁREA TOTAL | 3.789.742 m²



■ 1 | ÁREA EDIFICADA | 1.344.821 m² ■ 2 | ÁREA LIVRE | 2.444.921 m²

- A** MATOSINHOS
- B** LEÇA DA PALMEIRA
- MANCHA DA ÁREA A URBANIZAR



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt^ºs Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Note-se que em Matosinhos a elevada densidade populacional traduzia-se em piores condições de salubridade e estava longe dos que se verificavam noutras aglomerações europeias dando exemplos ingleses e alemães.⁴¹

De referir que em Matosinhos e Leça da Palmeira as superfícies e percentagens existentes são menores do que as superfícies e percentagens do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila porque a área do plano prevê a criação de novas vias a nascente da vila, conforme se pode analisar na Figura III.2.4. da página 130.

O Plano de Urbanização parte dos princípios atrás citados do zonamento e do aproveitamento racional do solo, propondo a divisão da área da vila nas seguintes zonas: Zona Industrial e Portuária; Zona Industrial e Especial; Zona Mista de Comércio e Indústria; Zona Comercial Central; Zona Comercial Local; Zonas Residenciais: H1 , H2 ,H3 ; Zona Balnear; Zona dos Espaços Livres Públicos; Zona arqueológica e Zona Rural;

Os autores estavam convictos que a vila se desenvolveria no mesmo sentido do passado, isto é, que Matosinhos continuaria a ser o grande centro comercial e industrial e Leça da Palmeira a grande zona residencial, pois a planta (Figura III.2.3. da página 128) abrangia aproximadamente em Matosinhos uma área livre quase duas vezes superior à área urbanizada e em Leça da Palmeira quatro vezes superior à sua área urbanizada. Perante esta situação admitiram que relativamente à sua parte continental e doca e às diferentes zonas da vila fossem atribuídas as superfícies e percentagens do seguinte quadro da Figura III 2.4. da página 130. As áreas das escolas e respectivos terrenos, bem como a Zona Arqueológica e a do Centro Administrativo, ficavam integradas na área das zonas em que se encontram; a Zona Rural era indeterminada e começava no limite da área urbanizada da planta correspondente ao anteprojecto. As restantes zonas tinham os seguintes objectivos e limites indicados na planta do anteprojecto que passamos a descrever.

⁴¹ Os autores referem a lei urbanística de 1919 em Inglaterra, que admitia a construção de 29 casas unifamiliares em talhões por hectare, admitindo que em cada casa podiam viver em média 4 pessoas, significava 116 habitantes por hectare, “...o que é excelente, pois permite uma higiénica e socialmente boa distribuição dos edifícios.” Citam ainda Berlim como exemplo, em que na zona residencial H1, a superfície edificada é limitada a 10% da superfície total do talhão e a altura dos edifícios não podia exceder a de um andar acima do rés-do-chão. Na zona H2, a superfície edificada era de 20% e a altura dos prédios igualmente limitada a um andar acima do rés-do-chão. E na zona H3, a superfície era de 25% e a altura das construções estava limitada ao mesmo número de pavimentos das zonas anteriormente referidas.

Figura III.2.4.

Matosinhos e Leça da Palmeira - Quadro das superfícies e percentagens existentes e propostas |Ante-Projecto do Plano de Urbanização de Matosinhos | 1944

MATOSINHOS	Superfícies e percentagens existentes		Superfícies e percentagens do Anteprojecto	
	M²	%	M²	%
	3.789.742		3.789.742	
Zona industrial e Portuária	240.176	6.3	986.716	26
Zona Industrial especial	169.300	4.5	910.777	24
Zona Mista de Comércio e Indústria	-----	-----	185.461	4.9
Zona Comercial central	-----	-----	215.150	5.7
Zona Comercial Local	-----	-----	54.035	1.4
Zonas Residenciais	-----	-----	1.158.663	30.6
Zona balnear	84.790	2.2	84.790	2.2
Zona de espaços livres públicos (Excluindo a praia)	37.850	1.0	194.150	5.1
Zona Mista	897.495	23.7	-----	-----
Arruamentos	368.900	9.7	604.265	15.9
	1.798.511	47.4	4.394.007	115.8

LEÇA DA PALMEIRA	Superfícies e percentagens existentes		Superfícies e percentagens do Anteprojecto	
	M²	%	M²	%
	3.329.815		3.329.815	
Zona industrial e Portuária	140.225	4.2	569.975	17.1
Zona Industrial especial	-----	-----	-----	-----
Zona Mista de Comércio e Indústria	-----	-----	-----	-----
Zona Comercial central	-----	-----	77.900	2.3
Zona Comercial Local	-----	-----	34.670	1
Zonas Residenciais	615.040	18.5	2.094.660	62.9
Zona balnear	311.961	9.4	311.961	9.3
Zona de espaços livres públicos (Excluindo a praia)	19.800	0.6	240.649	7.2
Arruamentos	114.820	3.4	391.015	11.7
	1.201.846	36.1	3.720.830	111.5

Fonte:

Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva | 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura III.2.5.

Ante-Projecto do Plano de Urbanização de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944

- ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA
- ZONA INDUSTRIAL ESPECIAL
- ZONA MISTA DE COMÉRCIO INDÚSTRIA
- ZONA COMERCIAL CENTRAL
- ZONA COMERCIAL LOCAL
- ZONAS RESIDENCIAIS
- H₁
- H₂
- H₃
- ZONA BALNEAR
- ZONA ARQUEOLÓGICA
- ZONA RURAL
- TERRENOS INUNDÁVEIS
- EDIFÍCIOS PÚBLICOS
- INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS
- ARRUAMENTOS EXISTENTES
- ARRUAMENTOS NOVOS
- ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS
- M** MERCADO
- HT** HOTEL

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Zona Industrial e Portuária abrangia o porto actual e as suas imediações que se destinavam à sua expansão, nomeadamente estabelecimentos de carácter industrial e portuários. Tanto nesta área como na restante área urbanizada da vila não devia ser permitida a instalação de indústrias perigosas, incómodas ou insalubres de primeira classe, tais como as de explosivos, ácido sulfúrico e nítrico. A altura e a superfície coberta das construções era determinada pela vontade e necessidade de cada um, desde que a cada metro quadrado do respectivo talhão não correspondesse mais de cinco metros cúbicos de construção. Nesta zona, os edifícios deviam, à imagem do que já existia nalgumas fábricas existentes, serem rodeadas tanto quanto possível de vegetação e a carga e descarga de mercadorias não devia ser permitida na via pública.

Figura III.2.6.

Zona Industrial e Portuária no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944

ANÁLISE DA ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA
ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA 1944

Escala:

0 500m



■ ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Zona Industrial e Especial situava-se na parte sul da vila, entre a faixa residencial das Avenidas da República, da Marginal e da Circunvalação, e dos pequenos núcleos residenciais existentes e projectados junto da Zona Rural. Esta zona abrangia a área de quase todas as fábricas existentes e grande parte da área de Matosinhos livre.

Figura III.2.7.

Zona Industrial e Especial no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944

ANÁLISE DA ZONA INDUSTRIAL E ESPECIAL
ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA 1944

Escala:
0 500m



■ ZONA INDUSTRIAL

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



O seu desenvolvimento deveria obedecer aos mesmos preceitos da Zona Industrial e Portuária. No entanto, as indústrias incómodas ou insalubres de segunda classe, tais como os matadouros, as fábricas de transformação de matérias orgânicas, curtumes, conservas e seca de peixe, depósitos de gasolina e óleos constituíam uma excepção.

A **Zona Mista de Comércio e Indústria** compreendida entre as zonas Industrial e Portuária e Comercial Central, entre esta e as zonas Residenciais H1 e H2 e o Centro Administrativo em Matosinhos. O seu desenvolvimento só devia ser permitido se obedecesse aos preceitos estabelecidos para as zonas anteriores e a construção de armazéns, depósitos e estabelecimentos destinados à indústria ligeira desde que funcionassem com motores a gás, óleos pesados, electricidade ou outros produtos que não produzissem cheiros nocivos ou desagradáveis a fim de evitar as grandes chaminés nesta parte da vila.

Figura III.2.8.

Zona Mista de Comércio e Indústria do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

A **Zona Comercial Central** ocupava a área mais central e comercial da vila de Matosinhos. Assim, situava-se entre a Zona Mista, o Centro Administrativo, a faixa residencial do lado Norte da Avenida da República e em Leça da Palmeira, a área compreendida entre as

Figura III.2.9.

Zona Comercial Central no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos| Arqtos Moreira da Silva |1944

ANÁLISE ZONA COMERCIAL CENTRAL
ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA 1944

Escala:

0 500m



 ZONA COMERCIAL CENTRAL

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtos Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Nesta zona também mista só deveria ser autorizada a construção de edifícios ligados no alinhamento e destinados à habitação, ao comércio e às pequenas indústrias, nomeadamente oficinas, garagens, hotéis, restaurantes, pensões e casas de espectáculo. A altura média não devia ultrapassar vez e meia (1 1/2) a largura da rua e uma vez (1) a largura do pátio ou terceiro fronteiro à fachada



considerada. A sua altura máxima só excepcionalmente e por motivos fortemente justificativos poderia exceder a de três andares acima do rés-do-chão.

A Zona Comercial Local que era uma área descontínua destinava-se a satisfazer as necessidades quotidianas dos habitantes das zonas residenciais. Esta zona contrariamente à zona Comercial Central, devia ter edifícios alinhados com os das habitações, ou seja, não ficarem recuados do alinhamento propriamente dito sempre que na respectiva rua existisse a servidão de afastamento.

Figura III.2.10.

Zona Comercial Local no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944

ANÁLISE ZONA COMERCIAL LOCAL

ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA 1944

Escala:



 ZONA COMERCIAL LOCAL

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Com esta medida evitar-se-ia que nos cruzamentos, onde preferencialmente os estabelecimentos se instalam, se dessem os habituais e inconvenientes estrangulamentos.

O comércio em nada seria prejudicado com esta medida desde que a nenhuma construção residencial fosse permitido ficar num plano mais avançado do que as dos seus edifícios. Deste trabalho da nossa investigação queremos salientar que esta medida é descrita pelos autores do plano respeitante a uma mancha Zona Comercial Local sem ser elaborado um estudo pormenorizado.

Nesta zona a altura dos edifícios não devia ser superior à altura máxima dos edifícios da zona ou zonas residenciais que lhe ficassem contínuas.

A Zona Residencial ocupava não só uma reduzida área em Matosinhos, mas também quase toda a área de Leça da Palmeira. Destinava-se à habitação, embora nos respectivos prédios pudessem existir pequenos estabelecimentos (oficinas, lojas, tais como farmácias, mercearias, papelarias e floristas que apoiavam toda a zona residencial).

Nestas zonas as casas deviam ser unifamiliares e quando agrupadas ficarem num só corpo de edifícios de tal forma que lhes permitisse ter cada uma o seu quintal. As respectivas percentagens das superfícies livres e cobertas seriam fixadas em respectivo regulamento.

A zona H1 - Zona Residencial de moradias individuais isoladas em talhões grandes, destinava-se a uma classe abastada e localizava-se sobretudo em Leça da Palmeira ao longo das Avenidas Marginal e a do Aeródromo, artérias previstas de maior importância.

Haveria ainda dois núcleos: um, em Leça da Palmeira, onde existiam duas excelentes propriedades residenciais cuja conservação a vários títulos se impunha; outro, situado em Matosinhos, perto do Largo do Ribeirinho, descrito como tendo “algumas propriedades residenciais de apreciável valor plástico e grande valor intrínseco.”⁴²

Os talhões da zona residencial H1 seriam de grandes dimensões para permitir a construção de boas casas com anexos, tais como quintais e jardins.





As zonas residenciais H2 - Zona Residencial de moradias individuais isoladas e agrupadas em talhões médios e a zona residencial H3 - Zona Residencial de moradias individuais isoladas e agrupadas em talhões pequenos eram respectivamente destinadas à classe média

⁴² Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{ts} Moreira da Silva, 1944, pág. 65

e operária. Os talhões destas duas zonas residenciais seriam de dimensões médias e pequenas para que os respectivos prédios “que convém, não devem ser de elevado preço, poderão, segundo o desejo ou as posses de cada um, ficar isolados ou agrupados, mas serem de harmonia com os respectivos regulamentos.”⁴³

Figura III.2.11.

Zona Habitacional H1, H2 e H3 no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts Moreira da Silva | 1944

-  LARGO DO RIBEIRINHO
-  ZONA RESIDENCIAL H1
-  ZONA RESIDENCIAL H2
-  ZONA RESIDENCIAL H3

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt^{os} Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

ANÁLISE DA ZONA RESIDENCIAL H1, H2 e H3
ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS MOREIRA DA SILVA 1944

Escala:

0 500m



⁴³ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt^{os} Moreira da Silva, 1944, pág. 65

A Zona Balnear comportava apenas a área das praias de Matosinhos e Leça da Palmeira, ou seja, o espaço compreendido entre o muro de regularização da faixa arenosa da Costa e o Oceano. Esta área destinava-se exclusivamente à actividade balnear, sendo vedada à construção de qualquer edifício de carácter permanente. Esta medida tinha como objectivo não só evitar que as suas reduzidas dimensões se tornassem ainda menores, mas também para que fossem livremente mantidas e valorizadas “as suas vistas panorâmicas” tanto para Norte como para Sul.

A Zona de Espaços Públicos abrangia as áreas destinadas a parques, jardins, campos de jogos, passeios públicos e as praias; no entanto há que referir que a área reservada a praias no cálculo de percentagens no Anteprojecto tinha uma designação diferente, “reserva de ar puro para a vila, esta zona cuja necessidade desnecessário se torna encarecer”.

A Zona Arqueológica tinha como objectivo a salvaguarda e valorização dos conjuntos arquitectónicos, monumentos e vistas com interesse panorâmico.

A Zona Rural destinava-se à agricultura e constituía uma área de grande importância, indispensável reserva para a futura expansão da vila. Por isso, o plano não autorizava a construção de edifícios a menos de dez metros de distância do alinhamento das suas estradas.

É importante salientar que as áreas das zonas atrás descritas e os arruamentos existentes não se encontravam definidos ou estabelecidos em documentos ou regulamentos. Sendo assim, os autores do Anteprojecto tomaram a iniciativa de as medir de forma a uma melhor avaliação da importância das diferentes áreas de urbanização para uma melhor definição e comparação na elaboração do anteprojecto e sobretudo “mostrar quão exageradas são algumas delas”.

Os autores do projecto salientavam a importância, em matéria de urbanização da divisão do solo das aglomerações em zonas e em simultâneo, a sua regulamentação. Porém, afirmavam que para esse trabalho se tornar completo e eficaz necessitava de existir uma boa fiscalização e regulamentação dos talhões, “visto que a divisão do solo em ruas novas e talhões é uma das formas da actividade privada mais perigosa para o conjunto das povoações.” ⁴⁴

“Com efeito, cada proprietário procura tirar partido do seu terreno o maior proveito possível, sem se preocupar, em nada, com o que o rodeia. Acontece mesmo, que, não tendo na maior parte dos casos a necessária competência para à sua divisão em talhões, ele o

⁴⁴ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, pág. 67.

subdivide de tal modo exageradamente, que não só torna a urbanização muita cara, mas provoca, inutilmente a subida de preços. Além disso, a falta de coordenação entre os proprietários dos terrenos destrói a harmonia de conjunto das plantas das povoações e cria dificuldades à circulação. Isto, muitas vezes, acaba por obrigar os municípios a fazer grandes dispêndios para corrigir defeitos que nem sempre permitem uma remodelação capaz.”⁴⁵

Os Arquitectos Moreira da Silva salientavam a importância do papel do município para a fiscalização da divisão do solo em talhões, para o que deve ser um perfeito desenvolvimento de uma povoação. Para atingir esse fim, os autores citavam dois processos de fiscalização: no primeiro, todos os talhões novos, mesmo os dos terrenos privados, deviam ser estudados e aprovados pelos Serviços Técnicos do Município; no segundo, a divisão dos terrenos privados seria realizado pelos interessados que a submeteriam à apreciação da Câmara, depois de a terem realizado pelas normas por ela previamente fixadas. Referiam ainda que o primeiro processo seria o melhor, desde que a Câmara possuísse Serviços Técnicos devidamente desenvolvidos e organizados. No entanto, para os restantes municípios a segunda medida seria a mais adequada.

Os autores do anteprojecto citavam um regulamento que posteriormente forneceria à Câmara, onde constariam as normas segundo as quais poderia ser desenhada, beneficiada e fiscalizada a divisão dos terrenos em talhões, regulamento que nunca foi fornecido à câmara.

Seguramente com inspirações nas ideias de Cerdá e nas concretizações do tipo ensanche os Arquitectos Moreira da Silva propõem que “O quarteirão ou terreno edificáveis, separado de outro por meio de ruas, constituía uma unidade urbana. Toda a divisão em talhões deve, pois, ser feita tendo em conta unidades destas.

Por isso, o quarteirão é interessante, sobretudo, sob o aspecto da interdependência das suas construções; e a respectiva regulamentação impõe-se, pela necessidade que há de exigir na marcação da divisão dos talhões, a implantação aproximada das edificações futuras, condição indispensável para que se possa prever o aspecto final de bairros e quarteirões.”⁴⁶

⁴⁵ Idem, pág. 67

⁴⁶ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, pág. 67.

Problemas de Matosinhos | Soluções do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila

O desenvolvimento e futuro da vila de Matosinhos, na sua forma física, dependeriam em grande parte das soluções que fossem dadas a alguns dos grandes problemas e que os autores citavam tais como: a ampliação da doca actual, ou seja a projectada construção da doca nº2 do porto de Leixões; a ligação de Matosinhos a Leça da Palmeira; a ligação de Leixões ao Douro; a supressão ou remodelação do ramal de Leixões e os esgotos e a canalização do Ribeiro do Prado.

1 - Ampliação da doca actual

Na elaboração do anteprojecto, a Ampliação da Doca, surge como inevitável face ao aumento de tráfego marítimo e principalmente porque no prolongamento da doca de Leixões se localizava o “maravilhoso vale de Leça”. Defendia-se a elaboração de um estudo conjunto, para a inteira e completa valorização portuária desse vale. Contudo, a área de estudo não correspondia à área total do vale por dois motivos: primeiro, porque a planta fornecida pela Câmara para a elaboração do anteprojecto apenas representa uma parte da mesma; em segundo lugar, porque os autores entendiam que tal estudo de aproveitamento do vale só deveria ser feito em colaboração com a Direcção Técnica da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

O anteprojecto baseou-se no interessante “Plano de Arranjo e Expansão do Porto de Leixões” que daria lugar à Doca nº2, cedido gentilmente pelo director técnico da administração dos Portos do Douro e Leixões. Foram respeitados o lugar e as dimensões previstas desse plano, embora os cais e arruamentos não fossem respeitados na íntegra pelos autores na elaboração do Anteprojecto. Justificam “Não é que tenhamos o prazer ou desejo de modificar, só por capricho, aquilo que outros fizeram. Não. Preocupa-nos, isso sim, fazer trabalho útil, projectando o melhor que sabemos ou podemos e chamando a atenção de quem de direito para aquilo que, no plano nacional, nos parece menos bem, sempre independentemente da consideração ou estima que, pessoalmente, possamos ter pelo autor ou autores.”⁴⁷

A variante que os autores propunham tinha por objectivo respeitar e manter uma grande parte da vegetação das duas quintas existentes sobre o vale do Leça, as quais muito contribuíam para elevar o valor paisagístico da vila.

⁴⁷ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, pág. 67

Consideravam contudo que o Plano de Arranjo e Expansão do Porto de Leixões propunha um excelente aproveitamento parcial da bacia de Leixões para porto de pesca, embora não estivesse ainda aprovado superiormente, dava à futura doca uma localização e à Avenida do Dr. João Antunes Guimarães um prolongamento em linha recta até à chamada Via Industrial, indicada também no Plano de Urbanização da Cidade do Porto.

A sua realização implicava a destruição total daquilo a que a vila possuía de melhor. Na nossa investigação, tentámos recolher elementos que nos permitissem quantificar e analisar sobre o valor paisagístico do referido vale, mas não obtivemos resultados, uma vez que a elaboração do estudo pertencia a Junta Autónoma das Obras Marítimas do Porto do Douro e Leixões.

Contudo, os autores assumiam ignorar os inconvenientes técnicos de desviar a doca para Sul, mas pensavam que seria uma maneira satisfatória de resolver o problema a que se referiam. Simultaneamente esta solução demonstrava que a localização da estação terminal do caminho-de-ferro de Cintura não era feliz e que deveria ser transferida para um local mais apropriado, isto é, servindo mais centralmente a vila. “Essa transferência implicaria, é certo, alguma despesa. Mas, quanto mais não valeria transferir ou até substituir por outra aquela estação de tão duvidoso gosto, ainda que fosse só manter intactas as riquezas com que a mão do homem inteligente e a natureza dotaram a vila.”⁴⁸

Além disso, salientavam que se para Sul a construção da doca viesse a ser necessária uma escavação maior do que para Norte, o certo é que os cais e as avenidas podiam usufruir de um melhor desenvolvimento, sem que nada de fundamental, para os superiores interesses da vila, se pudesse considerar atingido.

A ideia de aproveitar o vale do rio para prolongamento do complexo portário surgira pela primeira vez em 1893 quando tal hipótese é equacionada pela comissão nomeada pelo governo para estudar a adaptação de Leixões a Porto comercial, liderada pelo engenheiro João Thomaz da Costa e João José Pereira Dinis.

Em 1907, quatorze anos depois, surge um notável projecto da autoria dos engenheiros Adolpho Loureiro e Santos Viegas, que desenvolve amplamente a ideia de localizar todo o conjunto das docas no vale e que, com ligeiras alterações, acabará por servir de projecto-guia a todo o processo de expansão portuário no século XX.

⁴⁸ Idem, pág. 71

Este processo de expansão impulsionou um programa audacioso do Eng. Henrique Schrek que numa rara visão previu a evolução do tráfego marítimo e propôs, em 1955, uma ampliação das estruturas portuárias ao longo do Vale do Leça. Nasceria assim a Doca nº 2, programada para ocupar uma área de cerca de 500 mil metros quadrados e cujas obras foram iniciadas em 1956.⁴⁹

2 - A ligação de Matosinhos a Leça da Palmeira

Os autores consideravam resolvida a ligação de Matosinhos a Leça da Palmeira. Porém, com a futura construção da Doca nº2, consideravam a existência de um delicado problema que era conveniente analisar. “Como deverá o peão, ou automobilista, passar de uma freguesia para a outra, quando a Doca nº2 for um facto?”⁵⁰ Citavam três maneiras práticas de resolver o problema:

A primeira consistia em não fazer nenhuma “obra de arte”, obrigando ao contorno da doca na sua extensão. Esta solução seria a mais cómoda e a mais económica para quem projectasse e custeasse as obras, mas era considerada a pior solução, tanto para a população, como para a economia local.


A segunda solução consistia na construção de pontes móveis sobre a Doca (solução já prevista em projectos anteriores). Esta solução era mais cara, contudo tinha vantagens sobre a precedente. Nesta solução, o pior inconveniente era provocar a interrupção do trânsito, tanto na entrada e saída de navios, como em caso de avaria da mesma e ainda o impacto visual que esta estrutura poderia causar na paisagem local.

⁴⁹ <https://www.apdl.pt/gca/index.php?id=340> " Da evolução do Porto comercial. Ou a história de um Porto que entrou terra adentro." de Joel CLETO - Leixões. Pequena História de um Grande Porto. *Porto de Leixões. Fotografias de Domingos Alvão e Emilio Biel*. Leça da Palmeira: Administração dos Portos do Douro e Leixões, 1998.


⁵⁰ Idem, pág. 72

Figura III.2.12.

Ligação de Matosinhos a Leça da Palmeira -
Soluções apontadas | Arqts. Moreira da
Silva | 1944

 SOLUÇÃO 1 - CONTORNO DA DOCA NA SUA
EXTENSÃO

 SOLUÇÃO 2 - PONTE MÓVEL SOBRE A DO CA

 SOLUÇÃO 3 - TÚNEIS NA DOCA

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de
Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts
Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada
para este estudo.

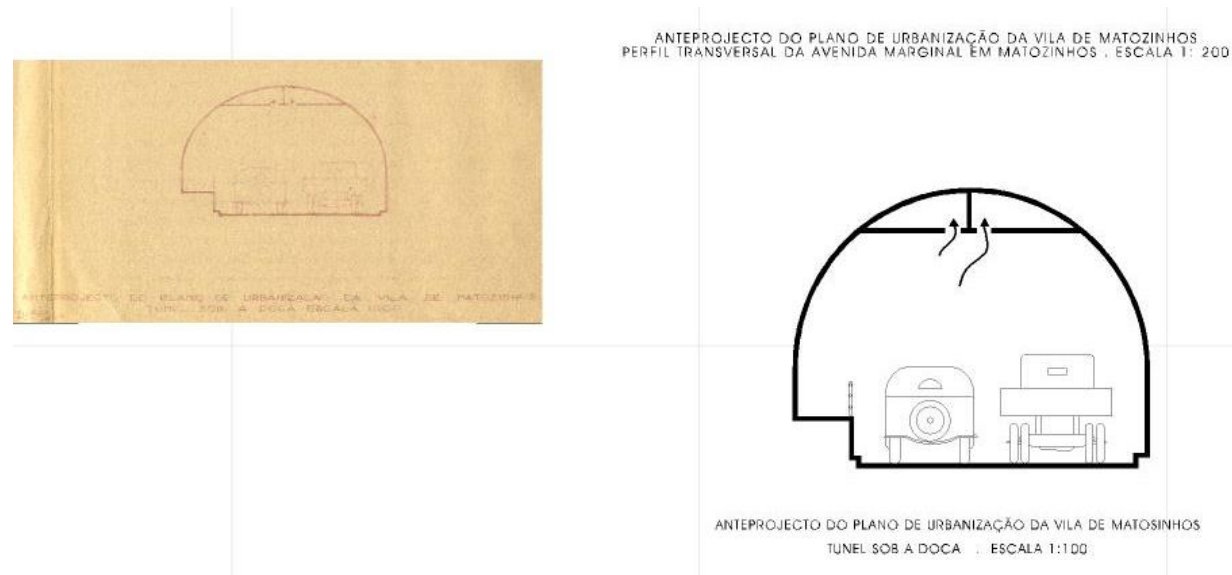


A terceira solução passava pela construção de dois túneis na Doca: um pequeno destinado a peões e ciclistas (já proposto pela Administração dos Portos no seu Plano de Arranjo e Expansão do Porto de Leixões), outro de maior dimensão destinado exclusivamente a veículos.

A solução implementada foi a ponte móvel que se localiza entre as Docas nº 1 e nº 2 ligando Matosinhos a Leça da Palmeira e a solução foi baseada num ante-projeto dos Eng^{os} Correia de Araújo e Campos de Matos e foi aberta ao trânsito em 1959.

Figura III.2.13.

Perfil Transversais do Túnel na Doca - Arq^{tos}.
Moreira da Silva | Arq^{tos}. Moreira da Silva |
1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{tos} Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

O Porto de Leixões foi construído para servir a navegação e o comércio nortenho em especial o da cidade do Porto tendo igualmente alguma importância no comércio que se desenvolvia pela Barra do Douro. A construção do Porto de Leixões trouxe na época significativas alterações a nível populacional. A população de Matosinhos passou a crescer mais rapidamente do que a do Porto formando-se uma das mais importantes aglomerações do país.

Acrescenta-se ainda que parte do comércio processado pela barra do Douro interessava directamente à grande aglomeração situada na margem esquerda do Douro - Vila Nova de Gaia. Vila que era o grande entreposto dos vinhos do Porto deste produto de exportação mundial. O transporte por caminho-de-ferro era proibido; a sua saída era apenas permitida para o estrangeiro pelas Barras do Douro e Leixões, medida esta que procurava garantir a origem dos vinhos licorosos do Douro.

3 – A ligação de Leixões ao Douro

Através dos séculos, em ambas as margens do Douro, tanto no Porto como em Vila Nova de Gaia, criaram-se, acumularam-se e fixaram-se valores e interesses consideráveis e prejudicados por se situarem longe do seu porto e não possuírem um contacto directo com o mar, mas também porque a sua transferência para Leixões, além de ser praticamente impossível, na maioria dos casos não se era aconselhável.

Os autores entenderam que apesar da construção de um canal ligando Leixões ao Douro ser uma solução que consideravam de execução dispendiosa, seria uma resposta permanente e sem risco. Consideravam ser a única forma eficaz de manter ou promover uma actividade ribeirinha maior, de forma a evitar que se acentuasse a já sensível queda existente. Qualquer outra solução de carácter administrativo em que tanto se falava era flagrantemente inoperante, dada a impossibilidade sentida pelos homens em diminuir a distância existente entre as margens do Douro e Leixões.

Este canal proposto seria relativamente pequeno, tanto longitudinalmente como transversalmente e não se destinaria à grande navegação. Leixões seria assim um ponto de passagem ou porto franco da cidade do Porto e de Vila Nova de Gaia para todas as mercadorias de que estas aglomerações viessem ou a elas se destinassem através do canal e o necessário posto alfandegário ficaria no Douro.

Partindo de Leixões, este canal acompanharia a Avenida Marginal e na parte de Matosinhos passaria sobre a Avenida da Circunvalação seguindo a céu aberto, até à Avenida da Boavista. Este canal seguiria em túnel e seria construído na grande depressão do terreno existente entre Serralves e o Largo de António Calém, numa extensão de aproximadamente dois mil e cem metros.

Em ligação directa com a sua parte a céu aberto, nomeadamente junto ao parque público localizado à entrada de Matosinhos e possivelmente com prolongamento através do futuro parque da cidade do Porto, poderia e deveria haver um lago monumental para recreio e a realização de manifestações desportivas.

Esta obra não tinha um carácter urgente na sua realização como na maior parte das obras previstas no plano. Contudo, era reconhecido o interesse comercial, industrial e desportivo da mesma. No entanto, como afirmavam os autores deste plano, era urgente reservar por meio de aquisição os terrenos necessários para a sua construção na parte em que a solução era a céu aberto, enquanto estes eram livres e de custo acessível.

4 – A supressão ou remodelação do Ramal de Leixões

O ramal de Leixões (antiga linha do caminho de Ferro de S. Gens (figura III.1.14. da página 79) foi construído para servir de meio de transporte das pedreiras de S.Gens ao porto de Leixões. Este caminho-de-ferro foi posteriormente aproveitado para o transporte de passageiros e mercadorias entre Matosinhos e Senhora da Hora, ponto obrigatório de passagem das linhas da Companhia dos Caminhos-de-Ferro do Norte de Portugal que ligava o Porto à Póvoa de Varzim, Famalicão, Guimarães e Fafe. Deste modo, o plano previa a supressão ou remodelação do Ramal de Leixões.

“Vivendo quasi permanentemente em regime deficitário, por ter pouca razão de ser e um interesse pouco mais que local, a este caminho-de-ferro não pode estar reservado grande futuro. Mal projectado, talvez por se destinar a servir temporariamente, entra muito mal na vila, passando ao nível de várias artérias, entre as quais a Brito Capelo, e pretende concorrer com os transportes da Companhia Carris de Ferro do Porto a cujos carros o público continuará, sem dúvida, a dar preferência enquanto não for criado um serviço de auto-ônibus.”⁵¹

Pelas condições acima citadas, a sua suspensão parecia indicada, porém, os autores consideravam poder haver algum benefício em manter ligadas a Leixões as linhas atrás referidas, propondo assim como solução mais vantajosa a sua remodelação desde que a sua ligação se fizesse directamente ao porto de Leixões pelo vale de Leça e não através do percurso existente da vila.

5 – Esgotos e canalização do Ribeiro do Prado.



Um importante problema na vila de Matosinhos, considerado pelos autores na “sua infância”, era os Esgotos e Canalização do Ribeiro do Prado. O solo de Matosinhos era relativamente baixo o que dificultava e encarecia este problema sanitário que necessitava urgentemente de uma solução. Os autores apontavam uma solução que passava pela supressão das fossas e a construção de uma ou duas centrais depuratórias com solução provisória e imediata. Contudo, posteriormente e juntamente com as respectivas plantas, definiriam mais longamente uma solução que esse problema exigia.

⁵¹ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, pág. 76

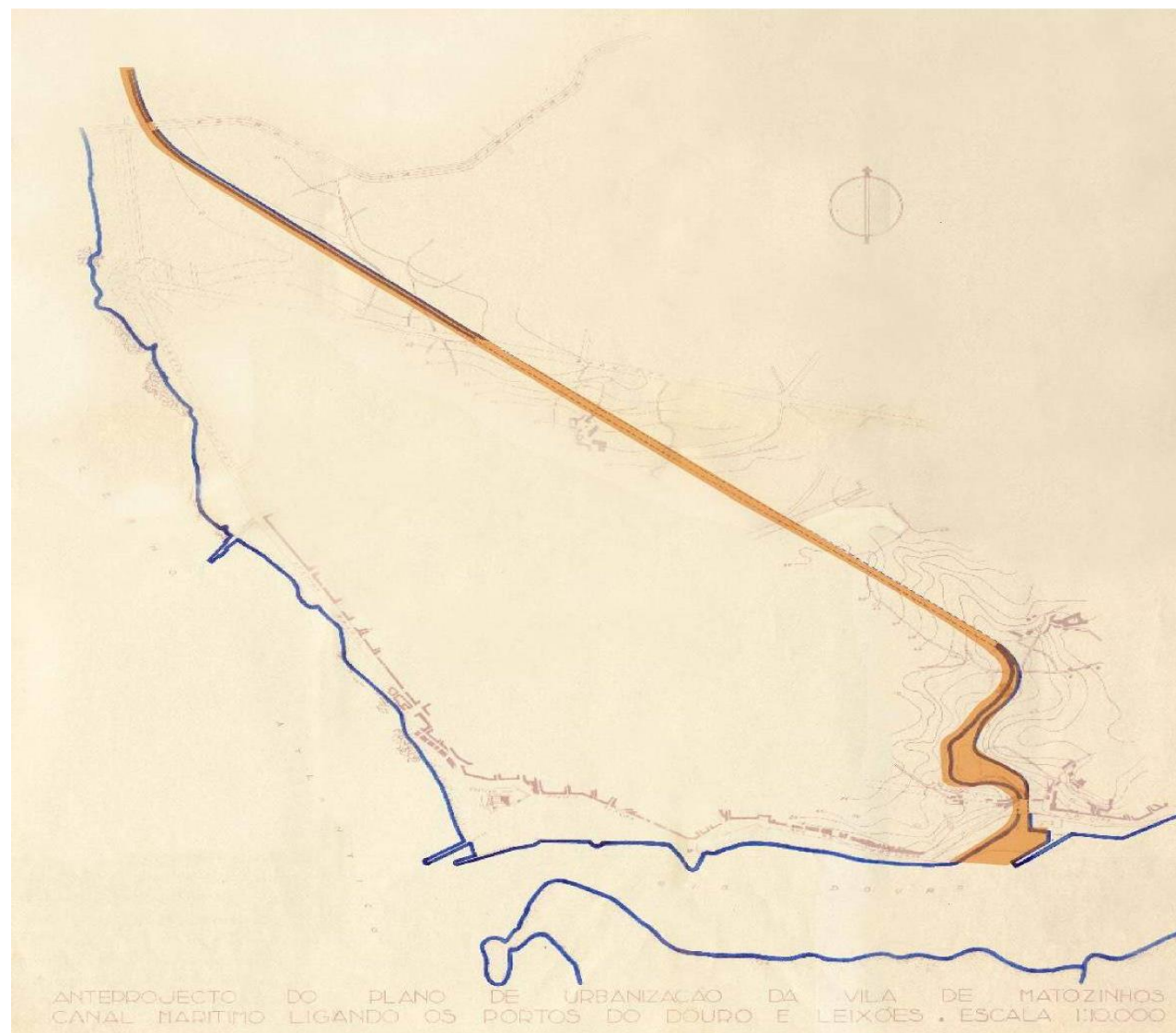
Figura III.2.14.

Canal Marítimo ligando os portos do Douro e Leixões. | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

CANAL MARÍTIMO

-  LINHA DE COSTA
-  CANAL MARÍTIMO

Fonte:
Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



O Ribeiro do Prado situado a sul da aglomeração, aliás considerado motivo impeditivo do desenvolvimento da mesma para o lado sul, devia ser canalizado e ligado ao canal previsto entre o Douro e Leixões para efeito de drenagem dos respectivos terrenos inundáveis.

6 - Grandes vias de comunicação e espaços livres públicos

O anteprojecto previa não só as seguintes Grandes Vias de Comunicação e Espaços Livres Públicos como também alterações às existentes, que julgavam indispensáveis para complementar e completar a respectiva rede de ligação aos concelhos limítrofes e da região, conforme desenho da Planta esquemática do Concelho e respectivas vias de Comunicação na Figura III.2.15, página 150:

Construção de um canal ligando Leixões ao Douro;

Desvio do ramal de Leixões;

Transformação da Estrada de Circunvalação em grande avenida anelar;

Alargamento do R.E.N. nº6 –1ª;

Alargamento e ligação da estrada de Perafita à chamada “Via Industrial” que liga o topo Este da futura doca nº2 à cidade do Porto;

Prolongamento da Avenida Duarte Pacheco, com perfil a determinar, até à futura estrada de Braga, prevista ao que parecia no Plano de Urbanização da Cidade do Porto;

Prolongamento da Avenida Vitória até ao Rio Douro, passando pela avenida do Marechal Gomes da Costa, na cidade do Porto;








Construção de uma avenida ligando directamente Leça da Palmeira ao Aeródromo de Pedras Rubras;

Construção de uma Avenida Marginal de Turismo, ligando Matosinhos à Póvoa de Varzim, estrada de Viana do Castelo;

Construção de uma estrada ligando o Aeródromo de Pedras Rubras com a estrada de Penafiel, no ponto em que esta bifurca com a referida futura estrada de Braga;

Figura III.2.15.

Planta Esquemática do Concelho e respectivas Vias de Comunicação | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila | Arqts. Moreira da Silva | 1944

-  URBANIZAÇÃO EXISTENTE
-  URBANIZAÇÃO PROJECTADA
-  VIAS DE COMUNICAÇÃO PROJECTADAS
-  VIAS DE COMUNICAÇÃO ALARGADAS
-  IMPLANTAÇÃO APROXIMADA DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO
(Previstas segundo indicação verbal pelo Sr. Eng. Almeida Garret, no plano de urbanização da cidade do Porto)
-  VIAS DE COMUNICAÇÃO
(Indicadas na planta de acesso ao aerodromo do Porto, superiormente aprovado).
-  PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO
(do porto de Leixões, segundo a planta genilmente cedida pelo sr. eng. Rodrigo Guimarães, director técnico da Administração dos Portos do Douro e Leixões).

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

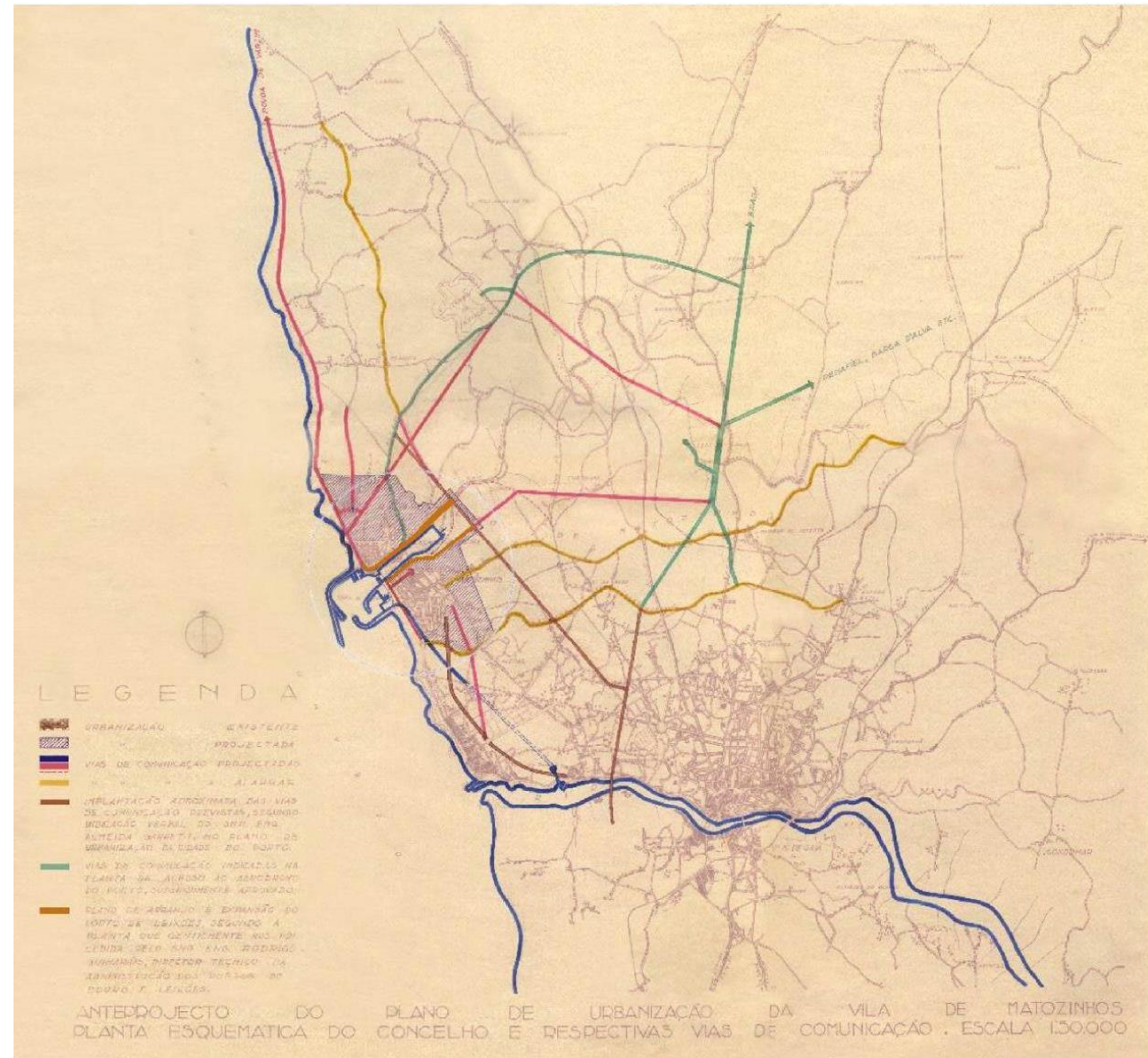


Figura III.2.16.

Planta Esquemática do Concelho e respectivas Vias de Comunicação | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila | Arqts. Moreira da Silva | 1944

CONSTRUÇÃO DE UM CANAL LIGANDO LEIXÕES AO DOURO

DESVIO DO RAMAL DE LEIXÕES

TRANSFORMAÇÃO DA ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO EM GRANDE AVENIDA ANELAR

ALARGAMENTO DA R.E.N. nº6 - 1ª

ALARGAMENTO E LIGAÇÃO DA ESTRADA DE PERAFITA À CHAMADA "VIA INDUSTRIAL" QUE LIGA O TOPO ESTE DA FUTURA DOCA Nº2 À CIDADE DO PORTO.

PROLONGAMENTO DA AVENIDA DUARTE PACHECO COM PERFIL A DETERMINAR, ATÉ À FUTURA ESTRADA DE BRAGA PREVISTA AO QUE PARECIA NO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DO PORTO.

PROLONGAMENTO DA AVENIDA VITÓRIA ATÉ AO RIO DOURO PASSANDO PELA AVENIDA DE MARECHAL GOMES DA COSTA, NA CIDADE DO PORTO

CONSTRUÇÃO DE UMA AVENIDA LIGANDO DIRETAMENTE LEÇA DA PALMEIRA AO AERÓDROMO DE PEDRAS RUBRAS.

CONSTRUÇÃO DE UMA AVENIDA MARGINAL DE TURISMO, LIGANDO MATOSINHOS À PÓVOA DE VARZIM, ESTRADA DE VIANA DO CASTELO

CONSTRUÇÃO DE UMA ESTRADA LIGANDO O AERÓDROMO DE PEDRAS RUBRAS COM A ESTRADA DE PENAFIEL, NO PONTO EM QUE ESTABEFURCA COM A REFERIDA FUTURA ESTRADA DE BRAGA.

A.P.R. - AERÓDROMO DE PEDRAS RUBRAS

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

As legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano original.



Os autores já tinham anteriormente referido não só as vantagens do canal da Avenida Marginal de Turismo sobre a Doca como também as do desvio do ramal de Leixões. A respectiva planta esquemática era bastante esclarecedora; quanto às restantes vias de comunicação propostas e a sua razão resultava da necessidade que havia de ligar Matosinhos aos concelhos que o cercavam.

Contudo, a Avenida da Circunvalação, o prolongamento da Avenida Vitória, a Avenida do Aeródromo e os espaços livres públicos mereciam uma atenção especial: a Avenida de Circunvalação como artéria anelar, destinar-se-ia a canalizar o tráfego para os pontos mais convenientes, de dentro e fora da cidade do Porto. Esta solução tinha como vantagem facilitar a circulação sem que fosse indispensável colocar as vias de comunicação, ligando os dois concelhos vizinhos no enfiamento umas das outras.

O prolongamento da Avenida Vitória poderia suportar um caudal de trânsito bastante superior ao da Avenida Comendador de Matos, que segundo informação verbal do Senhor Engenheiro Almeida Garret, este prolongamento já estava previsto até ao Douro no Plano de Urbanização da cidade do Porto. A Avenida do Aeródromo, que ligaria directamente Leça da Palmeira ao Campo de Pedras Rubras, seria de construção mais económica e poderia ter um perfil mais largo do que previsto para o alargamento do actual R.E.N. nº6 – 1ª.

Tendo em conta a reduzida área representada na planta do plano e considerando ainda o facto de esta poder vir a ser ocupada por fábricas, os autores consideravam pouco importante, em Matosinhos, os espaços livres públicos existentes e previstos e cujas percentagens actuais e previstas se encontram referidas na figura III.2.4. da página 130. Consideravam ainda que esta área devia ser ampliada para o dobro o mais urgente possível a fim de se fazer um trabalho de previsão a longo prazo.

Contudo, em Leça da Palmeira, considerada a grande zona residencial, o problema era assumido de forma diferente. Assim, os autores, entre outros equipamentos de menor importância, projectaram o grande Centro Municipal de Desportos, equipamento solicitado pela Câmara e destinado a dar resposta às diferentes modalidades desportivas que na vila se praticavam.

Previam também, ao longo da Avenida Marginal de Turismo, uma faixa arborizada que se destinava a produzir uma zona de sombra e funcionar como uma barreira de protecção para quebrar a violência dos ventos predominantes.

Paralelamente a esta faixa devia obrigatoriamente corresponder outra idêntica nos terrenos particulares do lado oposto da mesma avenida, tal como indica o perfil transversal, conforme desenho da página 157.

7 – Equipamentos

A fim de Remodelar a Área Urbanizada, os autores solicitaram à Câmara Municipal de Matosinhos uma lista de equipamentos necessários a serem contemplados pelo anteprojecto. Este programa consistia na elaboração de edifícios para: Paços do Concelho; Biblioteca e Museu; Junta de Freguesia de Matosinhos e Leça da Palmeira; Escolas Primárias de Matosinhos; Aquartelamento da Polícia e Guarda Republicana, respectivamente em Matosinhos e Leça; Jardim Escola tipo João de Deus, para crianças dos cinco aos sete anos; Creche para crianças pobres até aos 3 anos; Internamento de Menores em perigo moral, com terreno anexo (sexo masculino); Correios, Telégrafos e Telefones, em Leça da Palmeira; Hotel de Turismo em Leça da Palmeira; Piscina na Praia de Banhos de Leça; Estádio Municipal para as diferentes modalidades desportivas; Nova localização do Dispensário da A.N.T.; Posto de higienização do leite; Depósitos de lixo em Matosinhos e Leça da Palmeira, Jardins e Parques; Bairros económicos, em especial para as classes piscatórias e conserveiras.

Mudança da Capela de Santo Amaro, já expropriada e que se pretendia reedificar, possivelmente ampliada no bairro piscatório; Miradouros, nomeadamente o do Monte de Santana em Leça da Palmeira; Urinóis e retretes públicas; Bebedouros e fontanários; Secadouros para as redes de pesca; Pequenos mercados locais; Arranjos locais das duas praias de Banhos; Avenida de acesso à Boa Nova, prevista como de futuro interesse turístico, quando continuada ao longo do litoral até Vila do Conde. Para que pudesse ser realizado este programa, implicava importantes transformações urbanas em Matosinhos.

Análise de Equipamentos

- Paços do Concelho – de acordo com o estudo, a localização dos Paços do Concelho devia localizar-se em Matosinhos, devido à sua importância a nível industrial e comercial. De facto, Matosinhos era o centro administrativo da vila, por isso era necessário manter-se este equipamento e ocupar um ponto central de forma a situar-se a igual distância entre as extremidades Norte e Sul da respectiva área urbanizada. Assim sendo, evitar-se-iam prejuízos para a população que resultariam de uma transferência não justificada. Esse ponto, conforme localização na planta do anteprojecto, situava-se entre a Rua de Álvaro de Castelões e a Rua Conde Alto Mearim (antiga Rua Direita), situando-se entre a Travessa dos Loureiros e a Rua dos Loureiros.


“A construção do Centro Administrativo previsto e destinado a centralizar todos os serviços administrativos da vila, exigirá, felizmente, a expropriação e demolição de numerosas pequenas casas insalubres, do tipo “ilha”, infelizmente, tão generalizada em Matosinhos.”⁵²

A ligação deste Centro Administrativo com a sua futura artéria principal de acesso, na direcção Norte/Sul, ou seja, a Avenida Marginal, far-se-ia pela Rua Primeiro de Dezembro, enquanto não se tornava realidade a execução do seu alargamento ou transformação numa condigna avenida aos Paços do Concelho.

Figura III.2.17.

Planta de localização dos Paços do Concelho
Anteprojecto do Plano de Urbanização da
Vila | Arqts. Moreira da Silva | 1944

 RUA 1º DE DEZEMBRO

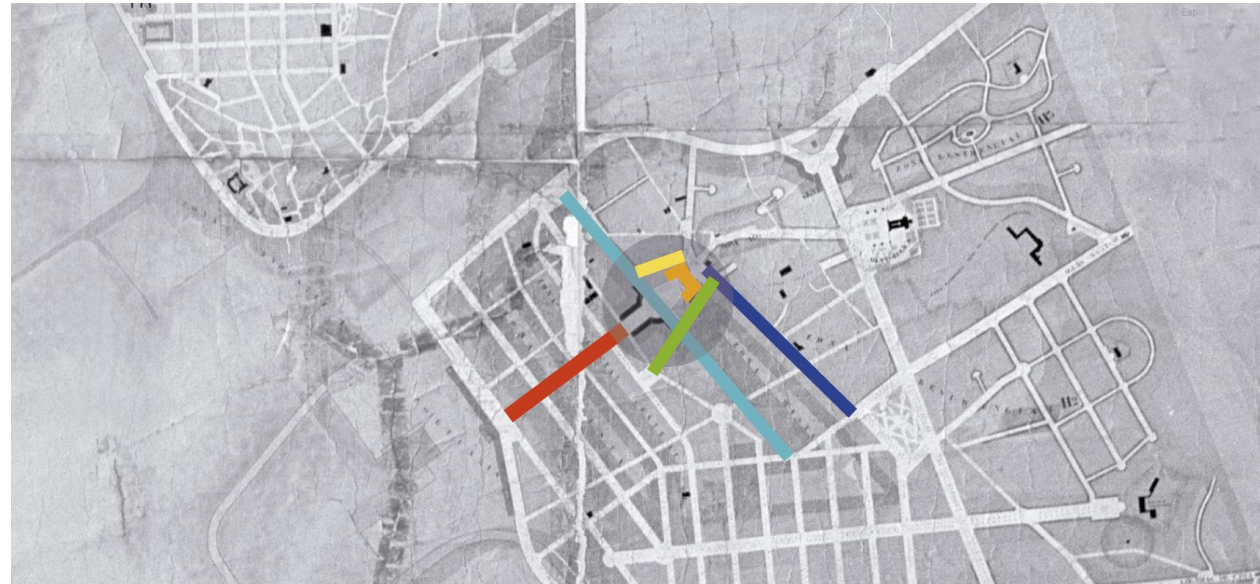
 RUA CONDE ALTO MEARIM (ANTIGA RUA DIREITA)

 RUA ÁLVARO CASTELÕES

 TRAVESSA DOS LOUREIROS

 RUA DOS LOUREIROS

 LOCALIZAÇÃO DOS PAÇOS DO CONCELHO



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

- Biblioteca - De acordo com os autores, a Biblioteca Municipal de Matosinhos não devia localizar-se no mesmo edifício dos Paços do Concelho ou na sua área envolvente, mas sim em edifício próprio longe de ruídos e cercado de vegetação. Para esse fim, propuseram como local indicado o parque projectado a Leste dos Paços do Concelho ligando assim o Centro Administrativo com o Adro da Igreja do Bom Jesus de Matosinhos. Outro equipamento considerado prendia-se à localização do Museu que seria um espaço contido, indicavam o Castelo de Leça, desde que as instalações da capitania fossem transferidas para edifício próprio.

⁵² Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, pág. 82

- Junta de Freguesia - A sede da Junta de freguesia de Matosinhos devia localizar-se no Centro Administrativo, enquanto que a freguesia de Leça da Palmeira deveria situar-se nas proximidades do adro ou jardim da igreja da mesma.

- Escolas Primárias - Conforme indicação na planta do Anteprojecto, as Escolas Primárias (EP) localizavam-se por toda a área da vila; esta distribuição era baseada no princípio de que o trajecto das crianças não ultrapassaria a distância de 400 a 500 metros das suas casas à escola e vice-versa.

- Aquartelamento da Polícia e Guarda Republicana - O aquartelamento da polícia e guarda republicana eram equipamentos que não necessitavam de ser construídos em lugar de destaque, deixando assim a definição da sua localização para uma fase posterior, ou seja, na elaboração do Plano de Urbanização.

- Jardim-Escola - O Jardim-Escola do tipo de S.João de Deus devia localizar-se no mesmo espaço do parque destinado à Biblioteca conforme atrás referido. A Creche, estabelecimento de assistência às crianças mais carenciadas, nomeadamente filhos de operários, deveria situar-se perto ou dentro da área industrial, em local tranquilo, arborizado e protegido dos ventos predominantes. Na planta do Anteprojecto, o local que para este fim melhores condições reunia, era o que vinha indicado no prolongamento da rua do Dr. Afonso Cordeiro, entre a rua Dr. Sousa Aroso e o ramal de Leixões.

- O primeiro edifício dos Correios, Telégrafos e Telefones, devia ser construído em Leça e ficar o mais possível localizado perto do centro da área edificada, ou seja, o mais perto possível da praia e do ponto obrigatório de passagem de Leça da Palmeira para Matosinhos, no topo Leste da Rua de Santos Lessa.

Os equipamentos seguintes deveriam ser localizados de harmonia com o desenvolvimento que a freguesia iria sofrer.

- Hotel de Turismo - o Hotel de Turismo era proposto em Leça por ser uma aristocrática estância e ser necessário dotá-la não de um palácio, mas de um hotel bem situado. Por isso, o local escolhido no anteprojecto era entre a praia e a Avenida Marginal capaz de responder inteiramente às necessidades e exigências previstas.

Figura III.2.18.

Planta de localização dos Equipamentos propostos | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila | Arqts. Moreira da Silva | 1944

- 01 | BOA NOVA
- 02 | FAROL
- 03 | ESCOLA
- 04 | MERCADO
- 05 | ESTÁDIO MUNICIPAL
- 06 | JARDIM ESCOLA
- 07 | IGREJA
- 08 | HOTEL
- 09 | PISCINA
- 10 | CORREIOS
- 11 | MUSEU
- 12 | CÂMARA MUNICIPAL
- 13 | SERVIÇOS HOSPITALARES
- 14 | BIBLIOTECA
- 15 | ESCOLA INDUSTRIAL
- 16 | CRECHE

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

As legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano original.



-- Piscina - A Piscina embora estivesse projectada para ser construída na faixa arenosa da praia, localizava-se no quarteirão, conforme localização na planta, porque respondia melhor aos fins em vista: “embeleza o local, não corta perspectiva alguma nem estraga a praia cuja área, de outro modo, ficaria reduzidíssima; segundo, porque ficando em nível superior ao da faixa arenosa e mais afastada do mar, não ficava sujeita às suas violentas e danificadoras vagas.”⁵³

Contudo, era prevista uma ligação da piscina com a praia propriamente dita. Esta deveria ser feita em subsolo, através da Avenida de Turismo e das escadas que do seu passeio arborizado dariam acesso aos vestiários de acordo com o indicado no perfil transversal da mesma avenida, conforme desenho.

- Estádio Municipal - o Estádio Municipal seria proposto em Leça da Palmeira, conforme localizado na planta, por ser o sítio mais conveniente à construção do mesmo, não ficando demasiado longe da extremidade Sul de Matosinhos e tendo uma excelente localização, por se encontrar perto de duas importantes artérias: a Avenida do Aeródromo e a Avenida Marginal de Turismo.

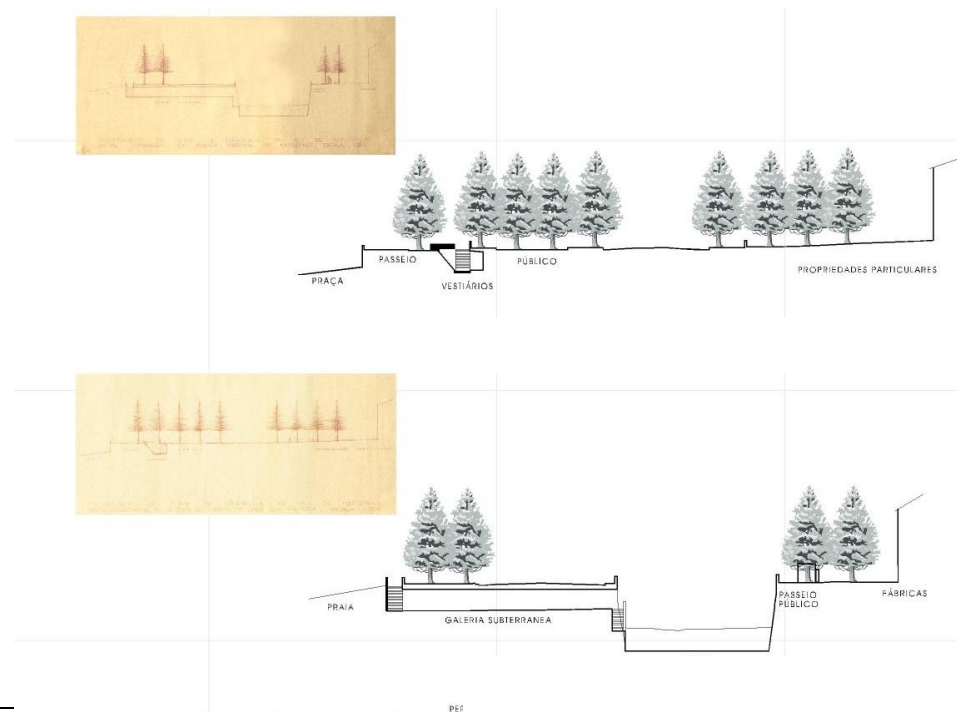
Figura III.2.19.

Perfis Transversais do Canal Marítimo ligando os porto do Douro e Leixões | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos | Arqts. Moreira da Silva | 1944

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

As legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano original.



⁵³ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, pág. 84.

A necessidade da transferência do dispensário da A.N.T. foi um pormenor que seria desenvolvido pelos autores numa fase posterior. Contudo, estes entendiam que devia ser dirigida para um parque, jardim ou largo público.

- Jardins ou Parques nesta zona do litoral - Consideravam não ser tarefa fácil construir jardins ou parques nesta zona do litoral por serem poucas as espécies arbóreas que resistem a tal clima. No entanto, o anteprojecto compreendia, além dos espaços existentes, alguns pequenos jardins, um pequeno parque à entrada de Matosinhos e o grande parque situar-se-ia no espaço proposto para a construção do Centro Municipal de Desportos em Leça.

Como se pode analisar na planta do anteprojecto, os bairros localizavam-se dispersamente pela área da vila e por várias zonas residenciais descontínuas. Uma das zonas, sob a designação H3, destinava-se à classe operária, e por isso devia servir satisfatoriamente de apoio às classes piscatórias e conserveira, localizando-se a Sul da estação terminos do Caminho-de-ferro de Cintura.

- Capela de Santo Amaro - a Capela de Santo Amaro devia ser transferida para a parte mais alta da zona residencial operária, segundo os autores, a sua transferência para as proximidades do porto não era uma boa opção porque a zona em questão era destinada a fins comerciais e industriais de grande volume.

Para além do Miradouro que existia no Monte de Santana, cujo “embelezamento se impunha”, foram propostos um miradouro em Matosinhos e outro junto à capela prevista no bairro atrás referida.

Os equipamentos estão apenas descritos no Plano. Após pesquisa não temos elementos para os situar graficamente no Plano para uma análise da sua relação com a malha urbana e as restantes zonas propostas no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila e com as vias existentes e a propor, bem como a análise com a localização dos equipamentos existentes na cidade contemporânea.

Devido às dimensões e ao elevado número de redes de pesca não foi possível encontrar dentro da vila um espaço de dimensões capaz de abranger os Secadouros. Este importante problema só podia ser resolvido de forma satisfatória nos terrenos previstos na Zona Rural ou na construção de grandes estufas na Zona Industrial.

- Mercados - Além do Mercado central já projectado para Matosinhos, também estavam previstos dois pequenos mercados em Leça da Palmeira e vários pequenos centros comerciais locais em cada uma destas freguesias.

- Zona das Praias - O arranjo pormenorizado da zona das praias seria elaborado e fornecido numa fase posterior. No anteprojecto apenas foram fornecidos os perfis esquemáticos das avenidas que lhes dão acesso, mostrando a ideia adoptada de uma forma global.
- A artéria designada no anteprojecto com o nome de Avenida Marginal de Turismo passou a ser designada por Avenida da Boa Nova.
- Quanto aos restantes problemas não descritos ou representados em planta, devido ao seu carácter especial e ao facto de eles não dependerem de grandes soluções de conjunto, seriam remetidos para uma fase posterior de trabalho.

2.2 – Influência conceptual do plano: alguns conceitos no Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos

Em Matosinhos, a introdução e difusão do conceito de zonamento surge em 1944, pelos arquitectos Moreira da Silva no Anteprojecto Geral de Urbanização da vila de Matosinhos, quando são feitas as primeiras aplicações das ideias no Plano. Ao analisar as suas origens e o seu posterior desenvolvimento, tentamos entender as características dessas concepções introduzidas em Matosinhos. Neste sentido foi importante analisarmos algumas aplicações mais significativas no contexto internacional, de modo a traçar um quadro breve que evidencia as peculiaridades e inflexões que elas sofreram ao serem introduzidas entre nós.

Zonificação

O Anteprojecto Geral de Urbanização da vila de Matosinhos segue uma lógica funcionalista, zonifica a cidade por funções, funções de lógicas próprias e com problemas específicos. A aplicação destes conceitos conduziu à cidade, uma ideia de cidade funcionalista com as funções por zonas distintas, sem sobreposição.

O Anteprojecto parte da premissa que para o desenvolvimento de uma aglomeração, os habitantes desenvolvem três funções essenciais “trabalho”, “recreio” e “repouso, defendendo a tradução destes princípios de urbanização com a distribuição territorial em percentagens criteriosas e nos locais mais apropriados dos espaços que melhor podem convir ao exercício de cada uma destas funções.

Assim, no plano (conforme tabela referente a Matosinhos, na página 130) foram distribuídas as seguintes percentagens a zonas com funções distintas: à zona industrial e portuária 26%, a área existente era de 6,3%; à zona industrial especial 24%, a área existente era de 4,5%; à zona Mista de Comércio e Indústria 4,9%; à zona comercial Central 5,7%; à zona comercial local 1,4%; à zona Residencial 30,6%; à zona Balnear 2,2%, zona que se mantém igual à área existente; à zona de Espaços Livres Públicos (excluindo a Praia) de 5,1%; a zona Mista existente considerada com uma área de 23,7% distribui-se pelas restantes zonas propostas; e aos arruamentos 15,9%, a área existente era de 9,7%. A percentagem mais significativa corresponde à zona residencial.

Na tradução deste princípio na cidade poderá haver uma primeira ideia de cidade funcionalista. O ciclo das funções quotidianas - habitar, trabalhar, lazer - será regulamentado pelo urbanismo dentro da mais rigorosa economia de tempo, sendo a habitação considerada o próprio centro das preocupações urbanísticas e o ponto de articulação de todas as medidas.

O plano determinou a estrutura de cada um dos sectores atribuídos às quatro funções chave e fixou as suas respectivas localizações no conjunto, ordenando o território urbano.

Circulação

Neste plano, a circulação, referente à Fig.III.2.15 da página 150, a quarta função, tem por objectivo estabelecer uma comunicação proveitosa entre as outras funções bem como ter presente as inevitáveis e grandes transformações. A cidade é pensada na sua relação com a região, por isso é pensada numa rede exactamente proporcional aos usos e aos fins e que poderá constituir a técnica moderna da circulação. Foi preciso classificar e diferenciar os meios de transporte e estabelecer para cada um deles um perfil adequado à própria natureza dos veículos utilizados. A circulação assim regulamentada torna-se uma função regular que não impõe nenhum obstáculo à estrutura da habitação ou a dos locais de trabalho.

“Os dados de um problema de urbanismo são fornecidos pelo conjunto das actividades que se desenvolvem não somente na cidade, mas em toda a região da qual ela é o centro. A razão de ser da cidade deve ser procurada para permitir prever, para o futuro, as etapas de um desenvolvimento plausível. O mesmo trabalho aplicado às aglomerações que fixarão para cada cidade envolvida por sua

região um carácter e um destino próprios. Assim, cada uma tomará seu lugar e sua classificação na economia geral do país. Resultará disso uma delimitação clara dos limites da região. Este é o urbanismo total, capaz de levar o equilíbrio à região e ao país.”⁵⁴

3ª Dimensão

Como já se referiu anteriormente, os autores definem que o Plano Geral de Urbanização não deve ser concebido a duas dimensões mas em três dimensões, não deve ter por objectivo as aparências mas sim a aplicação de princípios, não compreende projectos ou pormenores de execução, nem se compõe só de “desenhos bonitos”, mas também de uma regulamentação própria, individual, bem definida e formando com eles um todo único e indivisível, tendo por base um estudo prévio ou o respectivo anteprojecto.

O urbanismo é uma ciência de três dimensões e não apenas de duas. Era fazendo intervir o elemento altura que seria dada uma solução para as circulações modernas, assim como para o lazer, mediante a exploração dos espaços livres assim criados. No plano é considerada a terceira dimensão, altura, mas a média não devia ultrapassar vez e meia ($L + 1/2L$) a largura (L) da rua e uma vez ($1L_p$) a largura (L_p) do pátio ou terceiro fronteiro à fachada considerada. A sua altura máxima só excepcionalmente e por motivos fortemente justificativos poderiam exceder a de três andares acima do rés-do-chão.

Caminhos-de-ferro

A rede da via-férrea tornou-se um grave obstáculo à urbanização na extensão de várias cidades. Isolava áreas de cidade privando-as de uma continuidade com os elementos vitais da cidade. As linhas de caminho-de-ferro foram construídas antes da prodigiosa expansão industrial que elas mesmas provocaram. Ao penetrarem nas cidades fragmentaram arbitrariamente zonas. Em certas cidades a situação foi grave para a economia geral e o urbanismo foi chamado para considerar o deslocamento de certas redes, de modo a fazê-la inserir na harmonia de um plano geral.

Os autores consideravam algum benefício em manter ligadas a Leixões as linhas atrás referidas, propondo assim como solução mais vantajosa a sua remodelação desde que a sua ligação se fizesse directamente ao porto de Leixões pelo vale de Leça e não através do percurso existente da vila.

⁵⁴ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, pág. 84

2.3 - A Forma do Plano na Forma da Cidade

Para esta análise e considerando a composição da cidade em camadas, partes de cidade, fragmentos (multiplicidade de identidades), pensámos ser interessante para a mesma abordagem de estudo a análise feita pela separação das várias camadas que o plano de 1944 propunha para o espaço urbano de Matosinhos, (re)conhecendo a sua identidade ou não na estrutura actual da cidade.

O estudo da transformação urbana da área em função dos objectivos do plano e o material cartográfico como síntese de toda a análise estão relacionados com a ideia de (re)conhecer, identificar os acontecimentos urbanos representativos no processo de desenvolvimento da cidade.

O espaço público é submetido a uma análise de sobreposição e comparação da organização espacial. Por outro lado, esta análise subdividida em elementos diferenciados permite uma clara distinção das diferentes partes que favorecem uma apreciação espacial e física da estrutura urbana.

Figura III.2.20.

Vias Propostas no Anteprojecto do Plano de Urbanização de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

2. 3.1 – Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.

ANÁLISE DA ESTRUTURA VIÁRIA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtos Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.
As legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano original.

Figura III.2.21.

Estrutura Viária Actual sobreposta ao Anteprojecto do Plano de Urbanização de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

ESTRUTURA VIÁRIA ACTUAL SOBREPOSTA AO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

As legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano original.

Na análise sobre a malha viária salientamos a importância baseada no conjunto da circulação na cidade e desta com a região. Um trabalho preciso a partir de um estudo que considera o seu estado actual e procura soluções que respondam de facto a necessidades estritamente definidas. A rede das vias urbanas, como podemos ver na planta da Figura. III.2.15. da página 150, é uma planta esquemática bastante esclarecedora, quanto às restantes vias de comunicação propostas e a sua razão: resulta da necessidade de ligar Matosinhos aos concelhos que o cercavam. É um conjunto de ramificações desenvolvidas em torno das grandes vias de comunicação. O anteprojecto previa não só as Grandes Vias de Comunicação e Espaços Livres Públicos como também alterações às existentes que julgavam indispensáveis para complementar e completar a respectiva rede de ligação aos concelhos limítrofes e da região.

A percentagem de superfície prevista de arruamentos no Anteprojecto é de 15,9% da área considerada existente com 9,7% (Tabela da página 130). É importante salientar que as áreas das zonas atrás descritas dos arruamentos existentes não se encontravam definidos ou estabelecidos em documentos ou regulamentos. Coube aos autores do Anteprojecto a iniciativa de as medir de forma a uma melhor avaliação da importância das diferentes áreas de urbanização para uma melhor definição e comparação na elaboração do anteprojecto e sobretudo “mostrar quão exageradas são algumas delas”.

No nosso estudo, achamos importante ter uma leitura das novas vias propostas e verificamos que em Matosinhos, as vias propostas se localizam no perímetro da área limite de estudo do plano com a área da Zona Rural que se destinava à agricultura e constituía uma área de grande importância, indispensável reserva para a futura expansão da vila. Por isso, o plano não autorizava a construção de edifícios a menos de dez metros de distância do alinhamento das suas estradas.

Verificamos que as novas vias propostas não se identificam na estrutura actual: as novas vias propostas localizadas na área do Senhor de Matosinhos não foram realizadas correspondendo na actual estrutura a malha que serve de apoio ao Bairro dos Pescadores.

Outra área importante corresponde à zona do actual centro cívico, onde verificamos a total ausência do traçado da malha geométrica proposta, existindo neste traçado proposto uma ideia de continuidade com a malha do Licínio Guimarães.

Figura III.2.22.

Novas Vias Propostas no Anteprojecto do
Plano de Urbanização da vila de Matosinhos
| Arqtos. Moreira da Silva | 1944

1
TRAÇADO DA MALHA GEOMÉTRICA PROPOSTA
NO BAIRRO DOS PESCADORES

2
TRAÇADO DA MALHA GEOMÉTRICA PROPOSTA
NA ACTUAL ZONA DO CENTRO CÍVICO.

—
VIAS PROPOSTAS NO ANTEPROJETO DO PLANO
DE URBANIZAÇÃO DA VILA DE MATOSINHOS

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de
Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs
Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada
para este estudo.



O eixo mais importante que sofreu alterações de traçado com respeito ao Anteprojecto foi o prolongamento da Avenida Vitória até ao Rio Douro que passava pela avenida do Marechal Gomes da Costa, na cidade do Porto; segundo informação verbal do Senhor Engenheiro Almeida Garret este prolongamento estava também previsto até ao Douro no Plano de Urbanização da cidade do Porto. Este eixo, na estrutura actual, a avenida D. Afonso Henriques sofre uma alteração significativa desde o seu ponto de intersecção com a Avenida Meneres e a Avenida Vilagarcia de Arousa. O seu traçado é executado mas com um alinhamento diferente, que se apoiou na geometria e no paralelismo das vias existentes propostas no plano de Licínio Guimarães. É importante referirmos que a ideia de prolongamento deste grande eixo com a cidade do Porto não existe na actual estrutura urbana, terminando na grande via da Circunvalação (limite do concelho administrativo).

Figura III.2.23.

Planta do eixo mais importante que sofreu alterações de traçado | Prolongamento da Avenida Vitória.

- ■ ■ ■ ■
AVENIDA MENÉRES
- ■ ■ ■ ■
AVENIDA VILAGARCIA DE AROUSA
- ■ ■ ■ ■
TRAÇADO DA AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES PROPOSTO MAS NÃO EXECUTADO
- ■ ■ ■ ■
TRAÇADO DA AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES PROPOSTO E EXECUTADO
- ■ ■ ■ ■
TRAÇADO DA AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES EXECUTADO
- ■ ■ ■ ■
ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO
- ■ ■ ■ ■
MARGINAL

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{tes} Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.






Figura III.2.24.

Zona Residencial H1, H2 e H3 no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

2.3.2 – Análise comparativa entre a zona residencial planeada e a estrutura actual

ANÁLISE DA ZONA RESIDENCIAL H1, H2 E H3 DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

-  ZONA RESIDENCIAL H1
-  ZONA RESIDENCIAL H2
-  ZONA RESIDENCIAL H3

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Figura III.2.25.

Estrutura actual sobreposta à Zona Residencial H1, H2 e H3 no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA RESIDENCIAL H1, H2 E H3 DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

- ZONA RESIDENCIAL H1
- ZONA RESIDENCIAL H2
- ZONA RESIDENCIAL H3

- HABITAÇÃO
- MISTO (HABITAÇÃO/ SERVIÇOS/ COMÉRCIO)
- OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- RUÍNA / DEMOLIÇÃO

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



AVENIDA DA RÉPUBLICA

Figura III.2.26.

Detalhe da Figura III.2.25 | Anteprojecto do
Plano de Urbanização da vila de Matosinhos
| Arqtos. Moreira da Silva | 1944

- ZONA RESIDENCIAL H1
- ZONA RESIDENCIAL H2
- ZONA RESIDENCIAL H3

- HABITAÇÃO
- MISTO (HABITAÇÃO/ SERVIÇOS/ COMÉRCIO)
- OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- RUÍNA / DEMOLIÇÃO

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de
Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs
Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada
para este estudo.



As zonas residenciais propostas no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos: a zona H1, H2 e H3 podem ser reconhecidas na actual estrutura urbana mas com tipologias diferentes das designadas.

- A zona residencial H1 – Zona residencial de moradias individuais isoladas situada em Matosinhos, perto do Largo do Ribeirinho, descrita pelos autores no plano como tendo “algumas propriedades residenciais de apreciável valor plástico e grande valor intrínseco”, as quais podemos ainda reconhecer na actual estrutura urbana.

- A zona residencial H2 - Zona residencial de moradias individuais isoladas e agrupadas em talhões médios destinados a uma classe média localizada no eixo da avenida da República e envolvendo o actual centro cívico, identifica-se na actual estrutura urbana por uma zona predominantemente mista, habitação, comércio, serviços e por uma grande diversidade de tipologias, existindo rupturas pontuais na imagem urbana.

- A zona residencial H3 - Zona residencial de moradias individuais isoladas e agrupadas em talhões pequenos eram destinadas à classe operária. Os talhões desta zona residencial seriam de dimensões médias e pequenas para que os respectivos prédios “que convém, não devem ser de elevado preço, poderão, segundo o desejo ou as posses de cada um, ficar isolados ou agrupados, mas serem de harmonia com os respectivos regulamentos.”⁵⁵ Esta mancha pode ser reconhecida na actual estrutura urbana porque corresponde a uma área de conjuntos habitacionais a custos controlados e cooperativas. A sua tipologia é predominantemente de blocos.

⁵⁵ Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{ts} Moreira da Silva, 1944, pág. 65.

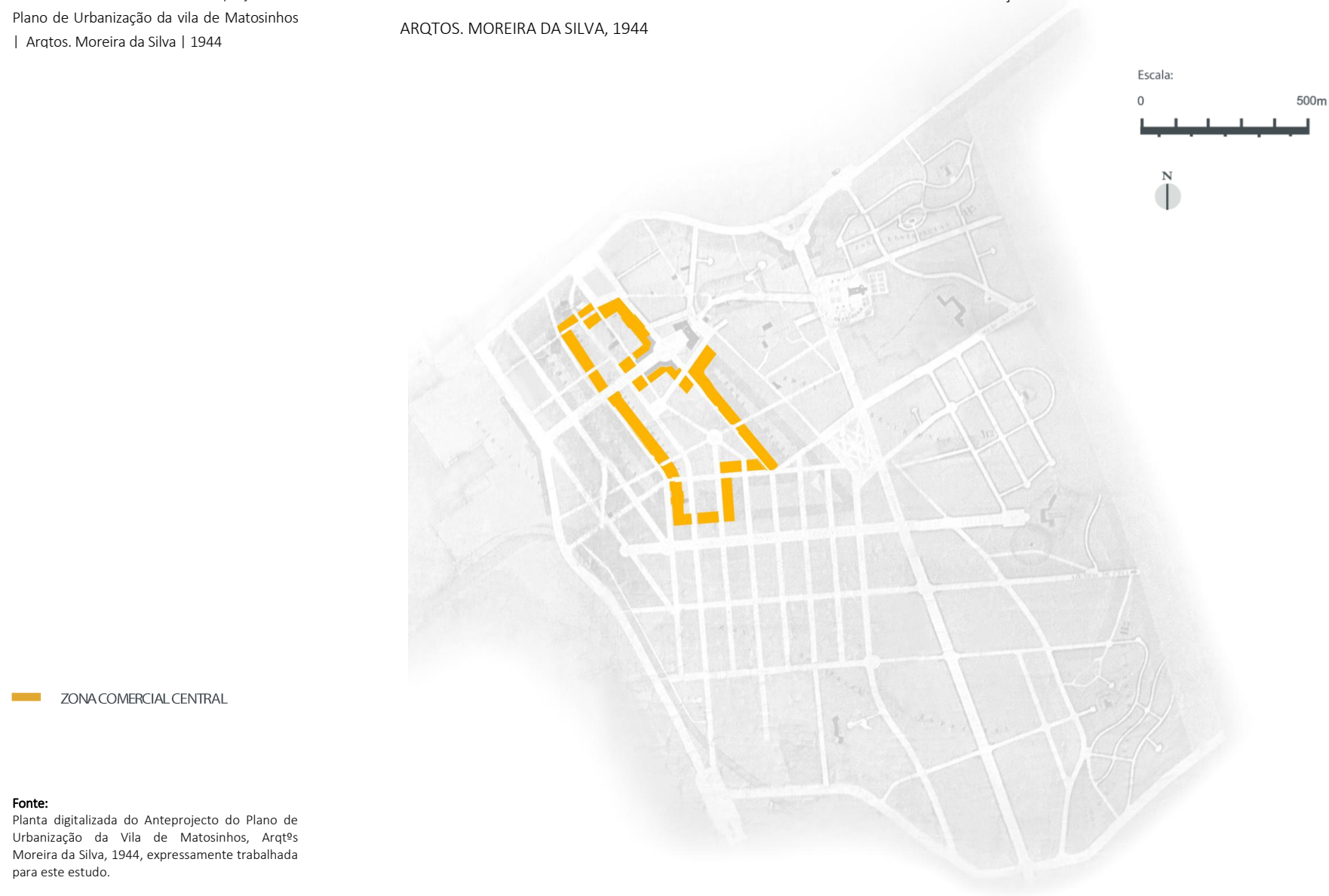
Figura III.2.27.

Zona Comercial Central no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos
| Arqtos. Moreira da Silva | 1944

2.3.3. – Análise comparativa entre a zona comercial central planeada e a estrutura actual

ANÁLISE DA ZONA COMERCIAL CENTRAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS

ARQTOS. MOREIRA DA SILVA, 1944










Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura III.2.28.

Estrutura actual sobreposta à Zona Comercial Central do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA COMERCIAL CENTRAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

-  AVENIDA DA RÉPUBLICA
-  CENTRO ADMINISTRATIVO
-  HABITAÇÃO
-  MISTO (HABITAÇÃO/ SERVIÇOS/ COMÉRCIO)
-  OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
-  EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
-  RUÍNA / DEMOLIÇÃO

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt^{os} Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

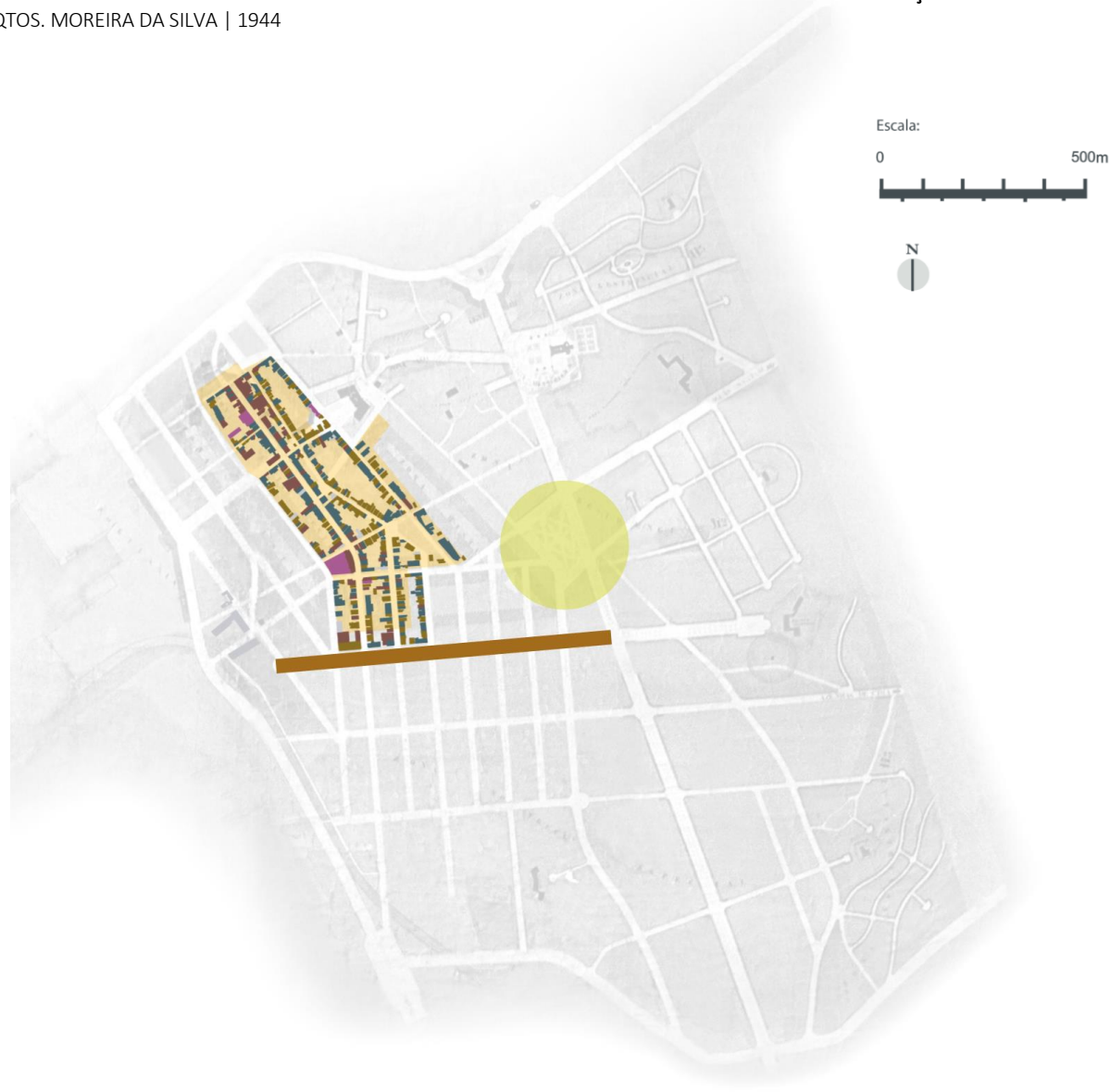
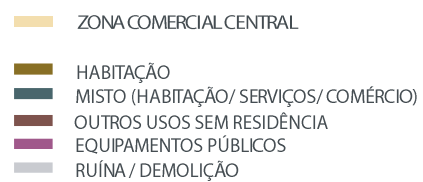


Figura III.2.29.

Detalhe da Figura III.2.28 da Zona Comercial Central no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts. Moreira da Silva | 1944



A Zona Comercial Central ocupava a área mais central e comercial da vila de Matosinhos. Assim, situava-se entre a Zona Mista, o Centro Administrativo e a faixa residencial do lado Norte da Avenida da República.

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqts Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Esta zona reconhece-se na actual estrutura urbana por ser uma zona de grande percentagem de comércio e serviços. Sofreu uma expansão e uma deslocação que acompanha a própria expansão da cidade actual com o centro cívico.

2.3.4. – Análise comparativa entre a zona comercial local planeada e a estrutura actual

Figura III.2.30.

Análise da Zona Comercial Local do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqts. Moreira da Silva | 1944

ANÁLISE DA ZONA COMERCIAL LOCAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS

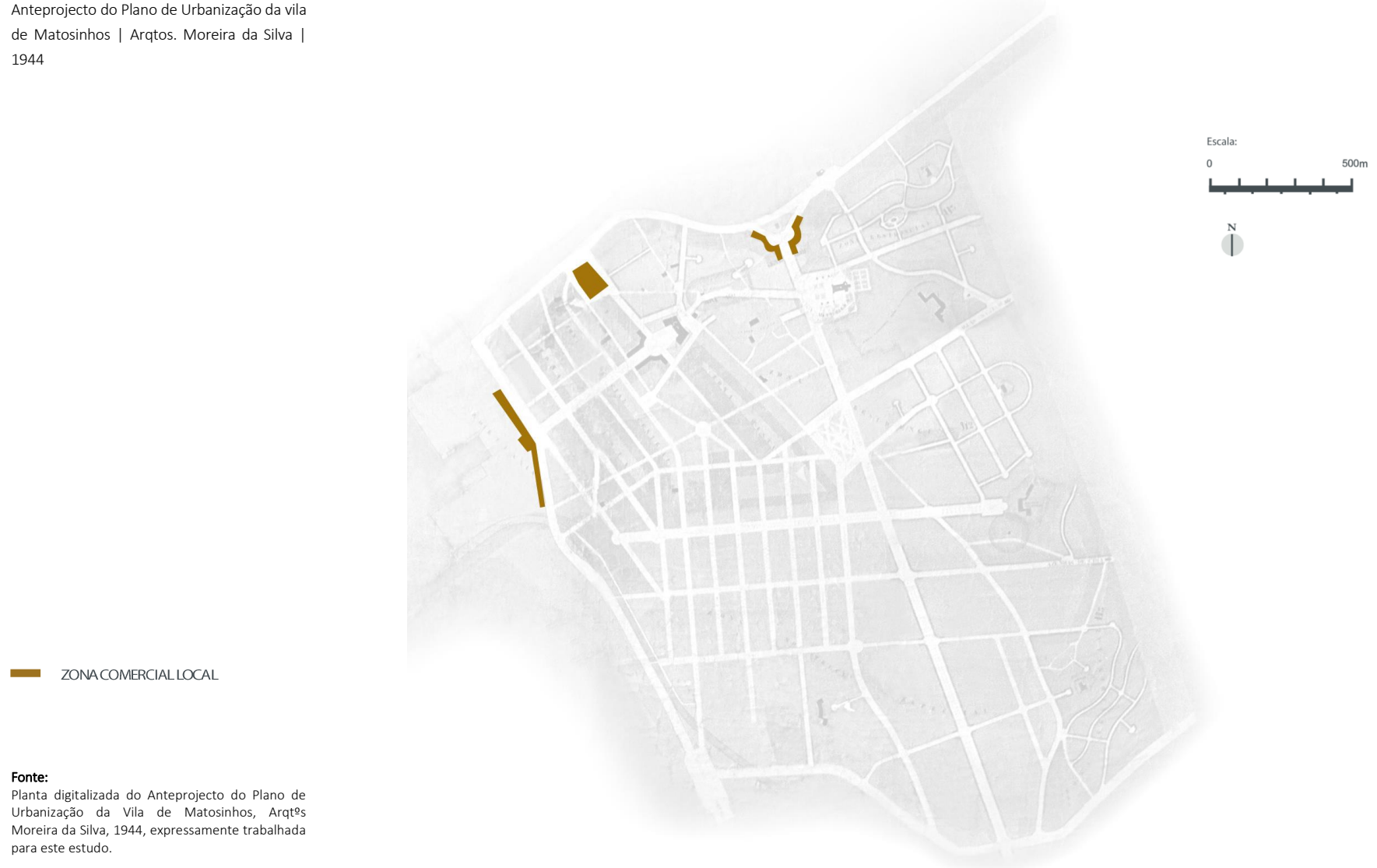
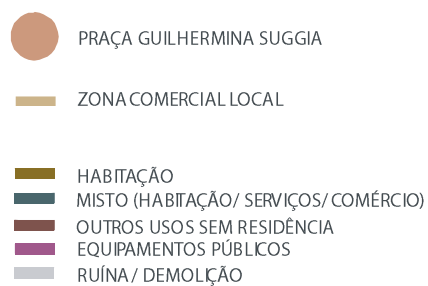


Figura III.2.31.

Análise da Zona Comercial Local do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA COMERCIAL LOCAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtos Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

A Zona Comercial e Local proposta era uma área descontínua e destinava-se a satisfazer as necessidades quotidianas dos habitantes das zonas residenciais. Reconhecemos na actual estrutura urbana duas das três zonas propostas: o Mercado Municipal e a zona da Doca. Estas estruturas têm um papel importante pela importante função dinamizadora que possuem na actual estrutura urbana. A zona Comercial e Local proposta, que se previa localizada no contorno da actual Praça Guilhermina Suggia, não se reconhece na actual estrutura urbana.

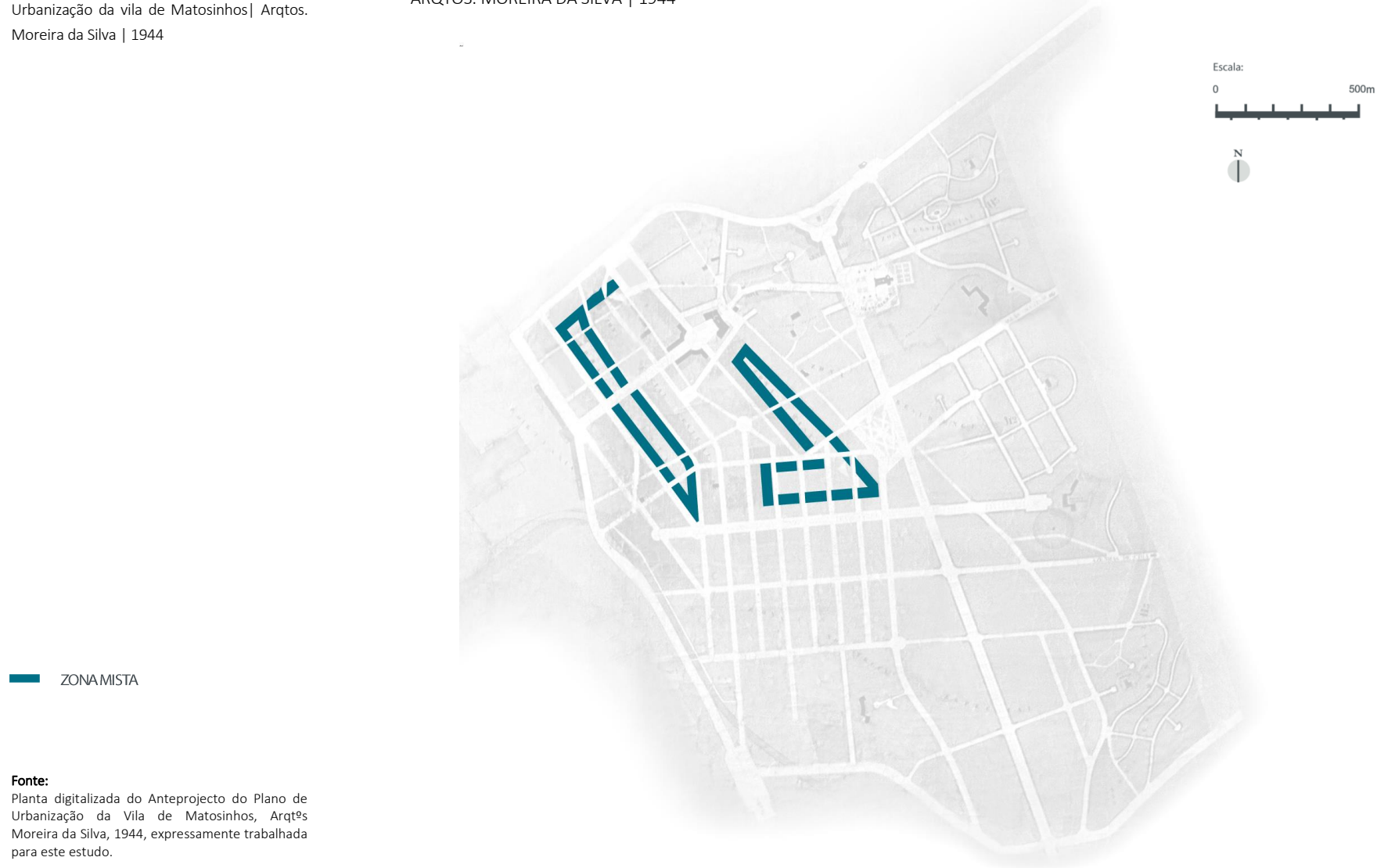


2.3.5. – Análise comparativa entre a zona mista planeada e a estrutura actual

Figura III.2.32.

Zona Mista no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos| Arqtos. Moreira da Silva | 1944

ANÁLISE DA ZONA MISTA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

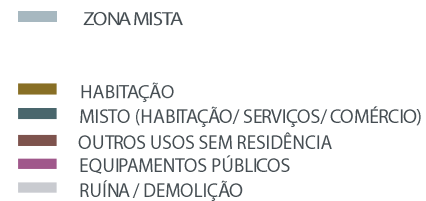


Esta zona localiza-se entre a zona residencial H2 e a zona comercial e central, não existindo qualquer relação com a via pública, encontrando-se situada no interior destas duas zonas. A justificação possível desta mancha poderá estar associada a questões de cadastro, a qual não investigamos.

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA MISTA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

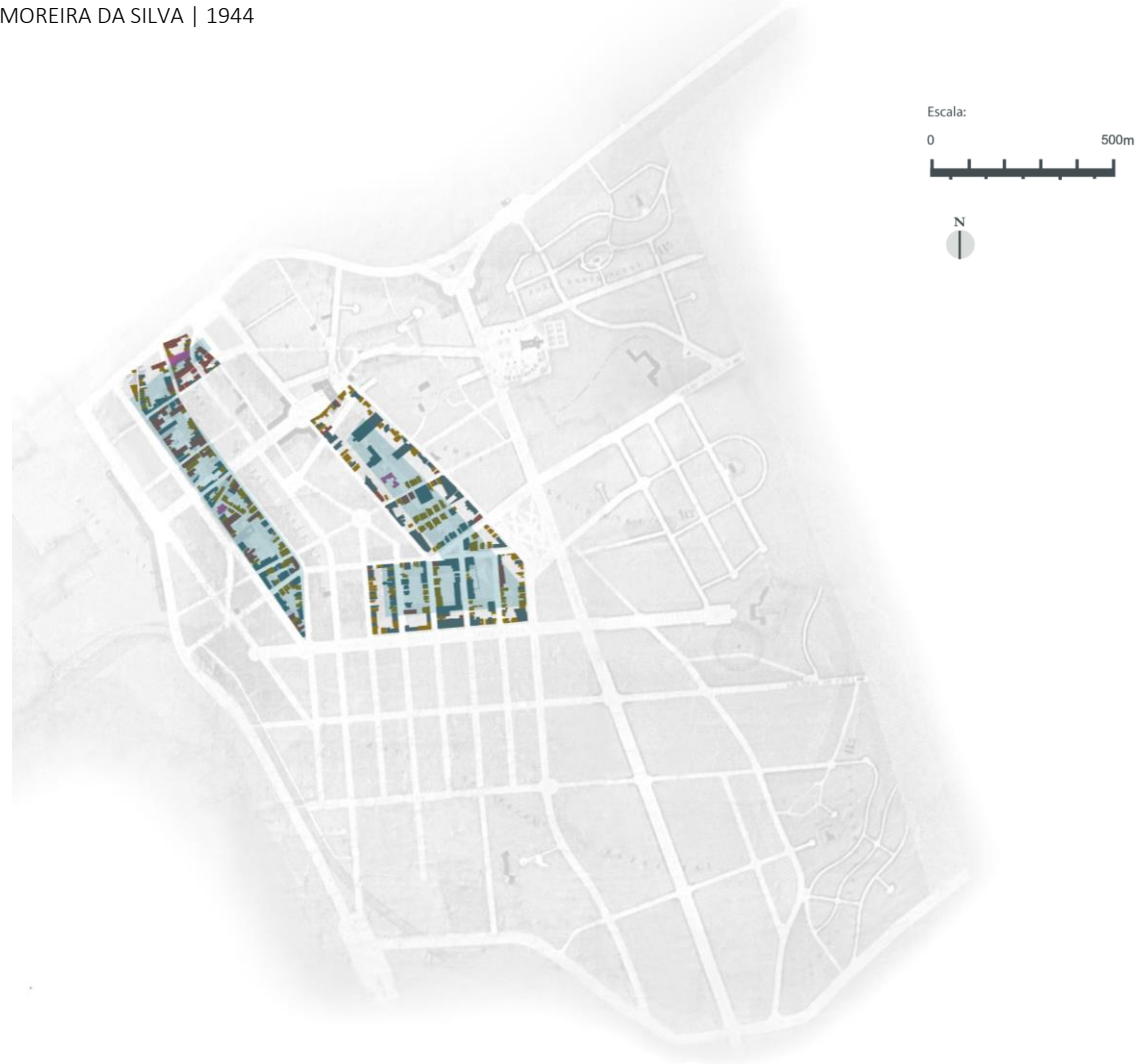
Figura III.2.33.

Estrutura Actual sobreposta à Zona Mista do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944



Fonte:

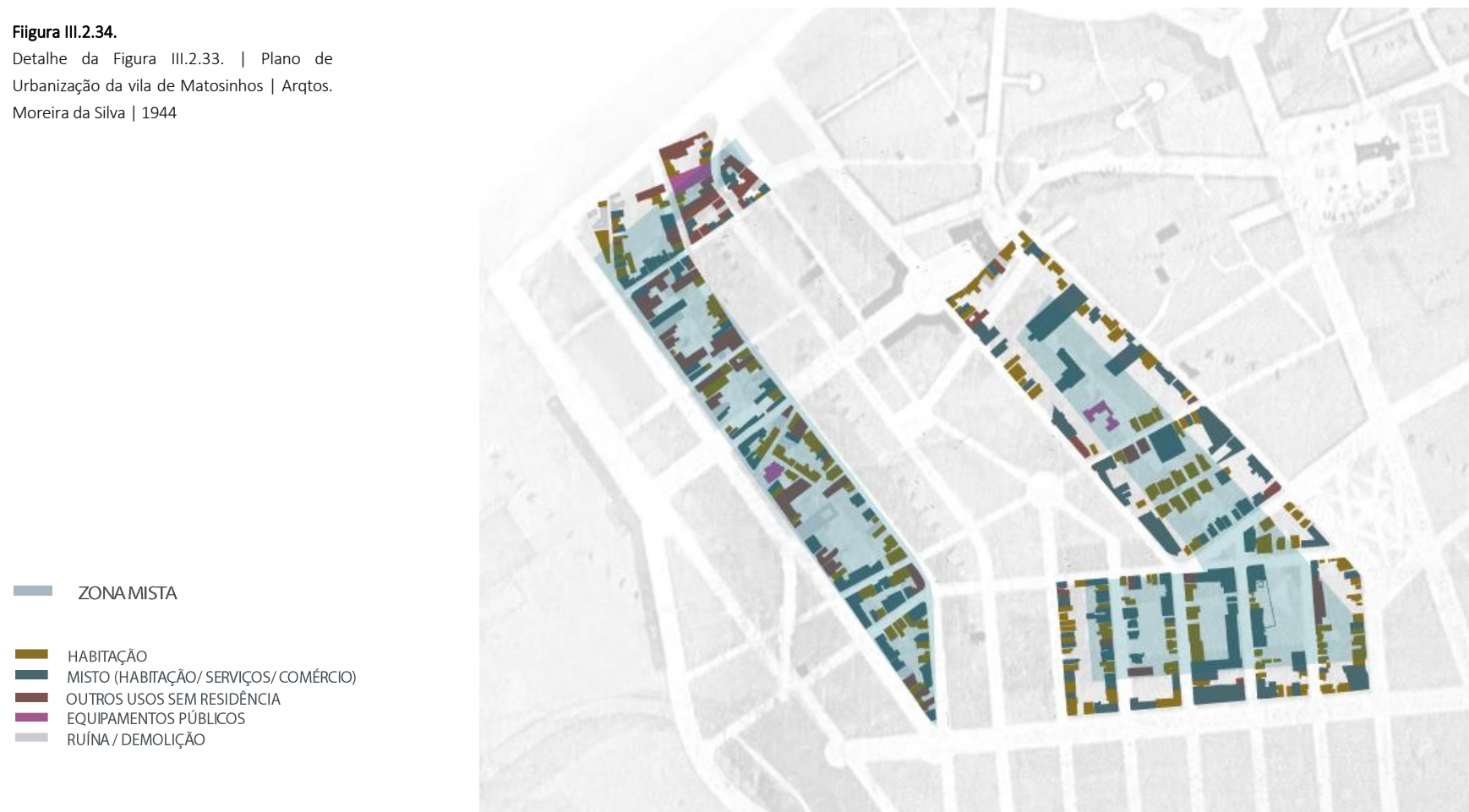
Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



A Zona Mista só deveria ser autorizada à habitação, ao comércio e às pequenas indústrias, nomeadamente oficinas, garagens, hotéis, restaurantes, pensões e casas de espectáculo.

Figura III.2.34.

Detalhe da Figura III.2.33. | Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arq^{ts}. Moreira da Silva | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arq^{ts} Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

2.3.6. – Análise comparativa entre a zona industrial e portuária planeada e a estrutura actual

ANÁLISE DA ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

Figura III.2.35.

Zona Industrial e Portuária no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944



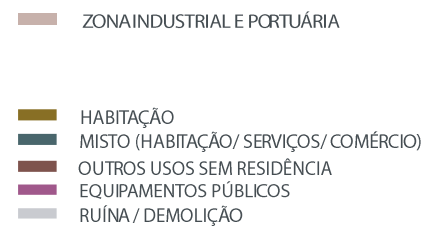
Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

Figura III.2.36.

Estrutura Actual sobreposta à Zona Industrial e Portuária no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944



Fonte:







Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Zona Industrial e Portuária abrangia o porto actual e as suas imediações que se destinavam à sua expansão, nomeadamente estabelecimentos de carácter industrial e portuário. Esta área reconhece-se na actual estrutura urbana mas com uma (actual) redução na rua Heróis de França com a intersecção da rua Primeiro de Dezembro

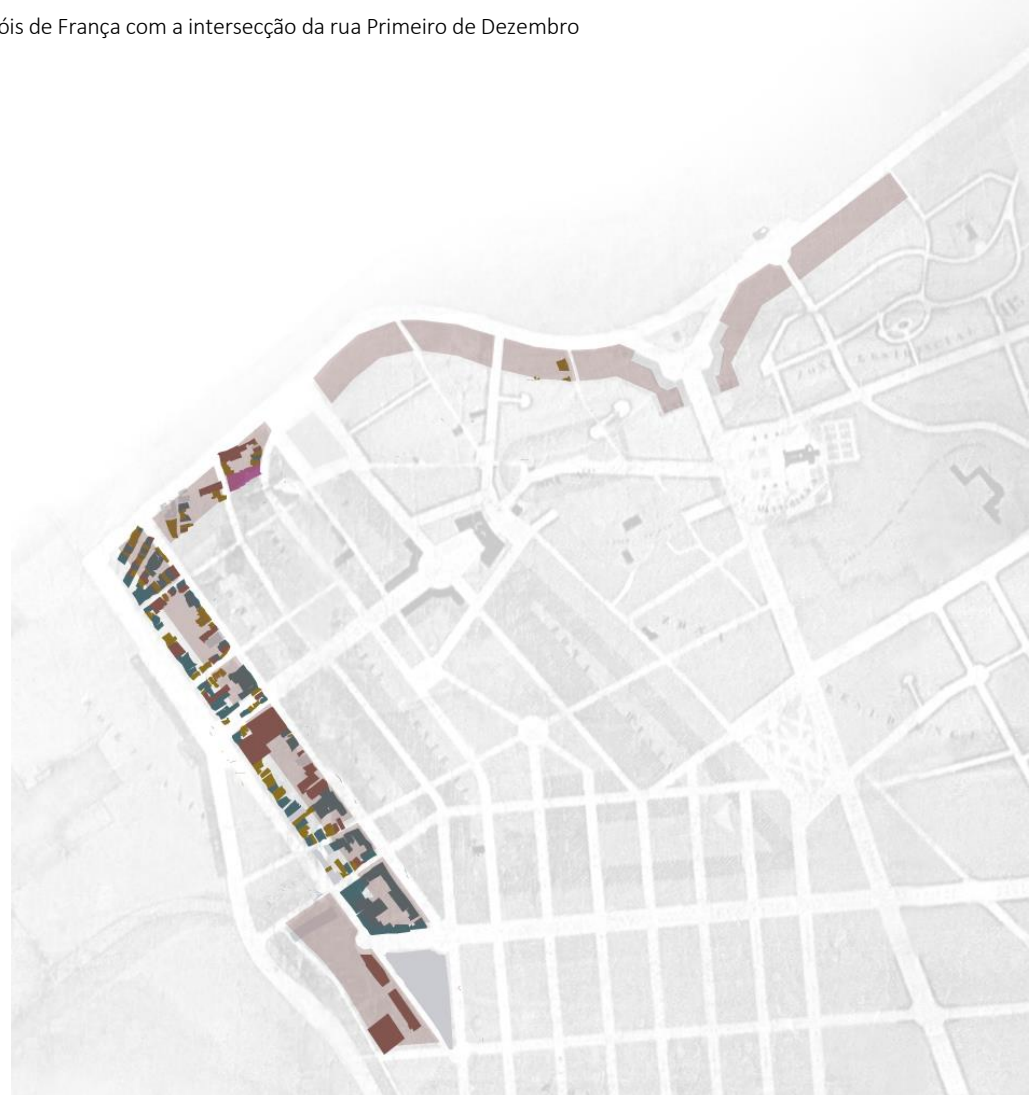
Figura III.2.37.

Detalhe Figura III.2.36. |Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos|
Arqtos. Moreira da Silva | 1944

-  ZONA INDUSTRIAL E PORTUÁRIA
-  HABITAÇÃO
-  MISTO (HABITAÇÃO/ SERVIÇOS/ COMÉRCIO)
-  OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
-  EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
-  RUÍNA / DEMOLIÇÃO

Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqtºs Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



2.3.7. — Análise comparativa entre a zona Industrial e Especial planeada e a estrutura actual
ANÁLISE DA ZONA INDUSTRIAL E ESPECIAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944

Figura III.2.38.

Zona Industrial e Especial no Anteprojecto do
Plano de Urbanização da vila de Matosinhos |
Arqtos. Moreira da Silva | 1944



Fonte:

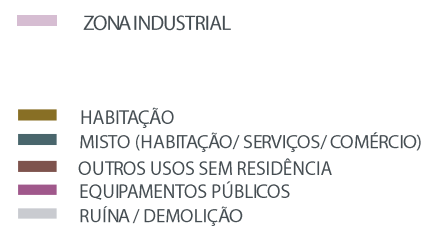
Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura III.2.39.

Estrutura Actual sobreposta à Zona Industrial e Especial no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944

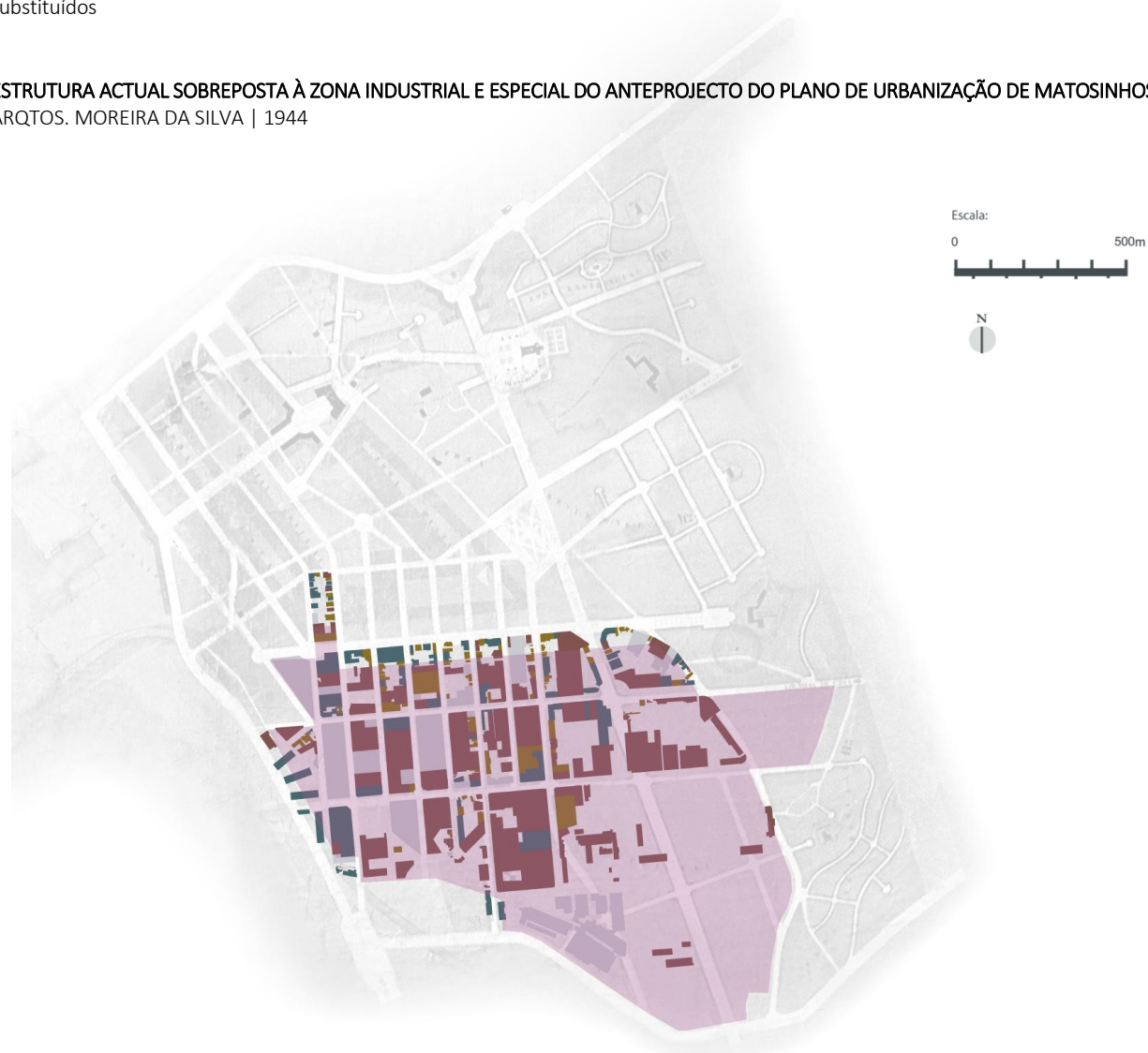
O recente projecto de reconversão da marginal de Matosinhos/ Sul, intervenção na Avenida General Norton de Matos e na zona do Senhor do Padrão contribuíram para que estabelecimentos de carácter industrial, alguns em total estado de degradação, fossem substituídos

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA INDUSTRIAL E ESPECIAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS
ARQTOS. MOREIRA DA SILVA | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.



Na actual estrutura urbana pela composição do tecido urbano reconhecemos uma área caracterizada por edifícios de Outros usos sem residência. Área esta que se encontra actualmente em substituição conforme vemos também pela mancha de Ruína /Demolição. Esta área de um tecido industrial está em substituição por um tecido fortemente habitacional de comércio e serviços.

Figura III.2.40.

Detalhe da Figura III.2.39. | Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos | Arqtos. Moreira da Silva | 1944



Fonte:

Planta digitalizada do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, Arqt's Moreira da Silva, 1944, expressamente trabalhada para este estudo.

3 - Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arquitecto Arménio Losa | 1963

3.1. – Apresentação do plano

3.1.1.- Estado e condições prévias

O estudo urbano da zona a Sudeste da Vila de Matosinhos foi ditado, tanto pela Vila de Matosinhos, como pela própria cidade do Porto, pela urgência de criar novas zonas de habitação destinada ao alojamento dos habitantes obrigados a desocupar as suas casas, demolidas, em virtude das obras das grandes vias de acesso e da construção do porto de Leixões. Por outro lado, a existência de zonas industriais, tanto do Porto como de Matosinhos, assim como a proximidade das novas docas de Leixões, criaram problemas de alojamento para o que a zona em causa oferecia boas condições.

A área de expansão não estava comprometida com construções e o sistema viário resumia-se a vias de acesso ao Porto.

Figura III.3.1.

A mancha do Plano na Forma da Cidade
Plano de Urbanização da Zona Sudeste de
Matosinhos | 1963 | Autoria do Arqtº
Arménio Losa



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo

Os terrenos sobre os quais incidia o plano situam-se no limite do concelho de Matosinhos com o do Porto e a Sudeste da Vila de Matosinhos. Era abrangida uma área de cerca de 170 hectares dos quais aproximadamente 24 hectares se destinavam à zona desportiva (campo de futebol de Leixões Sport Club) e 25 hectares a zonas verdes e parques. A restante área, que ultrapassava os 100 hectares, destinava-se a ocupação residencial.

A existência da linha de Caminho de Ferro da Senhora da Hora a Leixões tinha também um papel impeditivo ao desenvolvimento de iniciativas de construção no local, pois que cortando de nível as ruas da Vila, isolava os terrenos que atravessava. Construída para o transporte de pedra utilizada nas primeiras obras do porto de Leixões, não era possuidora de qualquer interesse, alias já referido no anteprojecto dos Arquitectos Moreira da Silva.

Por outro lado, os aspectos regionais, a criação do Parque Desportivo a Nascente e o estabelecimento da E.N.107 (Via Rápida) e da E.N. 208 e seu prolongamento, interessavam mais à cidade do Porto do que à vila de Matosinhos. Era eminente ponderar cuidadosamente estes aspectos regionais visto que impunham condicionamentos no desenvolvimento da zona.

Pelo simples enunciado da malha de arruamentos que limitava a zona Sudeste de Matosinhos podia-se deduzir as implicações de ordem regional que ligava esta zona à cidade do Porto e a necessidade de, ao examinar o estudo apresentado, ter em conta essas relações e as suas interferências na solução dos problemas que condicionavam o respectivo desenvolvimento.

Figura III.3.2.

Localização do Parque Desportivo a Nascente e o estabelecimento da E.N.107 (Via Rápida) e da E.N. 208

Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Autoria do Arq^{te} Arménio Losa



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arq^{to}. Arménio Losa | 1963 e graficamente trabalhada para este estudo

Na nossa investigação verificamos que o Plano da Zona Sudeste de Matosinhos apresenta áreas de estudo diferente. O estudo da estrutura viária no plano abrange uma mancha maior: a Norte da E.N.208. Aqui uma preocupação de âmbito regional reafirmada na estrutura hierárquica de vias exteriores que estabeleçam as relações regionais entre a zona de estudo e as localidades envolventes.

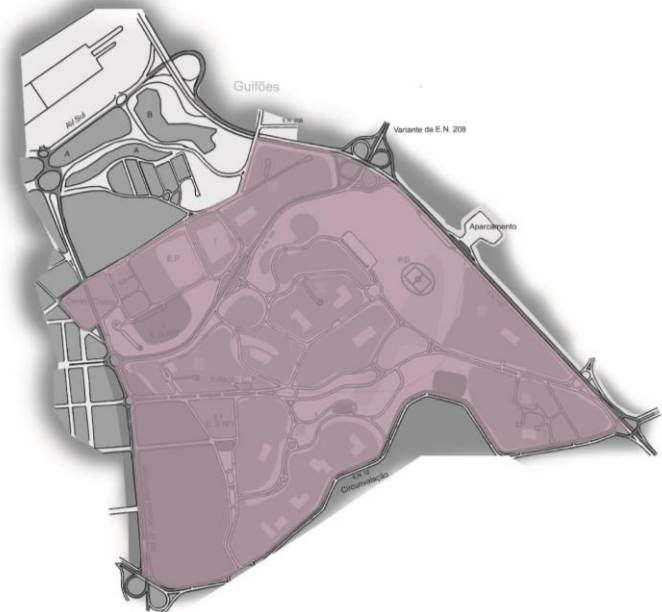
Figura III.3.3.

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos: as duas manchas de estudo

Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Autoria do Arqto Arménio Losa



Mancha de estudo da Estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos



Mancha de estudo do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos

Fonte:





Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963 e graficamente trabalhada para este estudo.

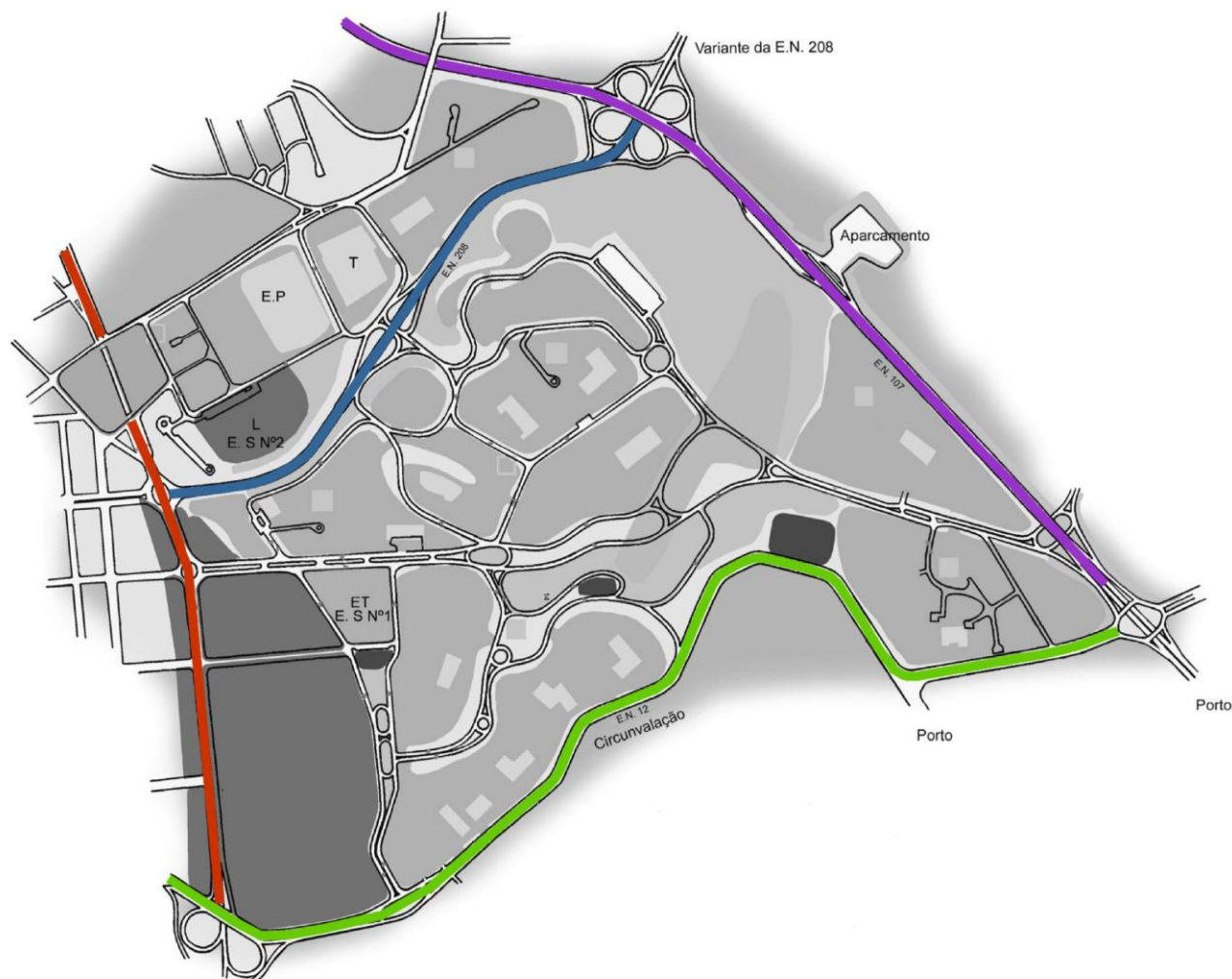
A zona abrangida pelo plano era limitada: a nascente, pela ligação Leixões - Porto (Via Rápida) E.N.107. A norte pelo actual traçado da E.N.208; a poente pela Avenida D. Afonso Henriques, prolongamento da Avenida Nuno Álvares que atravessando a zona ocidental do Porto estabelece a ligação entre o porto de Leixões e o porto fluvial do Douro; a sul pela antiga Estrada da Circunvalação do Porto.

Figura III.3.4.

Localização da zona abrangida pelo plano

Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Aatoria do Arqtº Arménio Losa

-  E.N. 107 (VIA RÁPIDA)
-  E.N. 208
-  AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES
-  E.N. 12 ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqtº. Arménio Losa | 1963 e graficamente trabalhada para este estudo

A criação de transportes colectivos que ligavam Matosinhos ao Porto, através da zona em causa, chamou iniciativas isoladas de construção, mais ou menos volumosas, pelo que a sua organização se tornava também fundamental.

A maior parte das construções existentes estava ligada à lavoura e na sua generalidade era de pouca valia. Ao longo do antigo caminho transformado em estrada (Rua da Azenha Cima) existia um velho grupo de casas de tipo urbano com um ou dois andares.

No sítio designado por Cruz de Pau havia um núcleo de pequenas habitações construídas em lotes pequenos e outro de casas económicas que se destinavam a alojar os ocupantes dos prédios atingidos pelas obras em curso. Considerámos importante citar estes dados descritos na parte escrita do plano mas por falta de elementos não nos é possível identificar graficamente no plano.

No extremo Nordeste localizava-se o estádio do Leixões que constituía a primeira fase de um conjunto desportivo de grandes proporções. A Poente cerca de 21 ha de terreno eram destinados para armazenamento de combustíveis líquidos, estando já construídas algumas instalações para esse fim. Na análise de edifícios públicos é de referir a existência duma escola Primária com duas salas de aula e da nova escola Técnica de construção muito recente.

A população existente era constituída por um número reduzido de habitantes de nível económico modesto. Visto que a zona se destinava a receber acréscimos populacionais de Matosinhos e Porto, não foi feito um inquérito directo a essa população para a elaboração do plano, pois seria totalmente absorvida pela nova.

Os arruamentos que atravessavam a zona eram na sua maior parte antigos caminhos rurais à margem dos quais se foram construindo as casas de lavoura. Apenas um desses caminhos foi transformado em estrada de ligação ao Porto e é por ela que circulava a já citada carreira de transportes colectivos Matosinhos - Porto.

Na Cruz de Pau existiam alguns arruamentos que serviam as construções aí existentes, sem quaisquer condições aceitáveis no aspecto urbano. No bairro de casas económicas junto à E.N.208 em torno da Escola Técnica foram criados novos arruamentos.

Figura III.3.5.

Localização no extremo Nordeste do conjunto desportivo e a poente a área destinada para armazenamento de combustíveis líquidos

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Aatoria do Arqtº Arménio Losa



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963 e graficamente trabalhada para este estudo

3.1.2. – Descrição do Plano

Dadas as características topográficas do terreno só podiam ser aproveitadas para a expansão residencial as áreas com boas condições de salubridade e relevo, uma opção ideológica tendo em conta que o arquitecto Arménio Losa foi um defensor da Carta de Atenas e seus sucedâneos, eliminando-se para esse fim as encostas abruptas ou de fraca insolação que seriam utilizadas tanto para parques e pequenos campos de jogos e recreio como logradouro público.

O relevo do terreno foi convenientemente aproveitado para a valorização paisagística do local, estando os arruamentos projectados condicionados aos dois factores acima referidos.

- Esquema viário

O princípio geral da malha urbana apoiava-se no esquema viário exterior que limitava a zona, constituído por um eixo principal que atravessava pelo meio, com duas faixas de sentido único envolvendo o projectado Centro da unidade, a partir do qual se estabeleciam arruamentos, também de sentido único que constituíam as vias de distribuição interna.

O novo traçado da E.N.208, com características de auto-estrada de ligação regional, atravessava a zona a Noroeste, separando nitidamente a área que lhe ficava a Norte da unidade residencial prevista em estudo. A malha de arruamentos de circulação automóvel, estabelecida no estudo, demarcava as Unidades de Vizinhança que o autor procurava não atravessar com arruamentos deste tipo, apenas servi-las tangencialmente.

As ligações dentro dessas Unidades e entre elas eram estabelecidas por uma rede de percursos pedonais que cruzava a malha de circulação automóvel, inferior ou superiormente, em pontos convenientes. Assim, pretendia-se criar uma desejável independência entre as duas circulações, a rodoviária e a pedestre, dentro dos sectores residenciais. O trânsito automóvel não existia ou não colidia com o pedestre que se desenvolvia livremente ao longo das ruas, praças, alamedas e esplanadas previstas ou a prever em cada unidade.

Figura III.3.6.

Estrutura Viária, Usos e Equipamentos.

Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Autoria do Arqtº Arménio Losa

- ZONA VERDE
- CENTRO CIVÍCO
- CENTRO
- CENTRO LOCAL
- INDÚSTRIA
- HABITAÇÃO
- ESCOLA PRIMÁRIA
- LIMITES E VIA PARA PEÕES E CICLISTAS
- CAMINHO DE FERRO
- PD PARQUE DESPORTIVO
- ESCOLA PRIMÁRIA EXISTENTE
- EDIFÍCIOS ESPECIAIS
- L LICEU
Escola Secundária Nº2
- ET ESCOLA TÉCNICA
Escola Secundária Nº1
- T EQUIPAMENTO URBANO
Tribunal, etc.
- EP LOCALIZAÇÃO PROPOSTA
Escola Preparatória do Ensino Secund.
- REDE VIÁRIA PREVISTA
Plano da Zona Sudeste
- REDE VIÁRIA
Plano Integrado Proposto
- A ACTIVIDADES LIGADAS AO PORTO
(Armazens e Escritórios)
- B LIGAÇÃO PREVISTA PARA A ZONA ALTA
(Nascente do Porto)

Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963 e graficamente trabalhada para este estudo. As Legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano Original.

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS

ESTRUTURA VIÁRIA



Completando os dois sistemas viários anteriormente descritos estava previsto um terceiro sistema que se destinava à circulação de ciclistas, em virtude do generalizado uso da bicicleta pelas populações trabalhadoras que se deslocavam na região. Com vista a uma solução criteriosa, o autor prevê, dentro da zona, a criação de pistas para esse efeito, ligadas às pistas exteriores já previstas.

A malha urbana anteriormente definida subdividia-se assim em três categorias principais e uma secundária, de harmonia com a importância do respectivo tráfego:

- Vias exteriores que estabeleçam as relações regionais entre a zona do estudo e as localidades envolventes;
- Vias de penetração que a partir das primeiras canalizam o trânsito para a zona;
- Vias de distribuição interna que, contornando as unidades de vizinhança, serviam tangencialmente cada sector autónomo de habitação;
- Artérias de circulação eventual a definir nos planos parciais de execução que, sem atravessar as áreas residenciais, teriam a função de permitir o acesso do veículo até aos parques de estacionamento a estabelecer em locais apropriados, dentro de cada Unidade de Vizinhança.

Com este sistema pretendia-se evitar o conflito do trânsito de carácter regional com o trânsito local e o estacionamento de viaturas ao longo das faixas de rodagem. Este conjunto de dispositivo de circulação automóvel e a independência que no estudo se procurou dar à circulação de peões, garantia, não só a segurança para o tráfego automóvel, mas também a tranquilidade da população a fixar.

Figura III.3.7.

Hierarquização da malha Viária | Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Arqto. Arménio Losa

A malha urbana anteriormente definida subdividia-se assim em três categorias principais e uma secundária, de harmonia com a importância do respectivo tráfego:

VIAS EXTERIORES QUE ESTABELECIAM AS RELAÇÕES REGIONAIS ENTRE A ZONA DE ESTUDO E AS LOCALIDADES ENVOLVENTES;

VIAS DE PENETRAÇÃO QUE A PARTIR DAS PRIMEIRAS CANALIZAM O TRÂNSITO PARA A ZONA;

VIAS DE DISTRIBUIÇÃO INTERNA QUE, CONTORNANDO AS UNIDADES DE VIZINHANÇA, SERVIAM TANGENCIALMENTE CADA SECTOR AUTÓNOMO DE HABITAÇÃO;

ARTÉRIAS DE CIRCULAÇÃO EVENTUAL A DEFINIR NOS PLANOS PARCIAIS DE EXECUÇÃO QUE, SEM ATRAVESSAR AS ÁREAS RESIDENCIAIS, TERIAM A FUNÇÃO DE PERMITIR O ACESSO DO VEÍCULO ATÉ AOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO A ESTABELECER EM LOCAIS APROPRIADOS, DENTRO DE CADA UNIDADE DE VIZINHANÇA (UV); NO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS SÓ FOI DESENVOLVIDO O PLANO PARCIAL NA UNIDADE DE VIZINHANÇA - UV1 - CONFORME DESENHO DA PÁGINA 207;

Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa 1963 e graficamente trabalhada para este estudo. As Legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano Original.



Deste modo, todos os percursos necessários ao peão ficariam libertos do automóvel e sem soluções de continuidade. Consequentemente seriam agradáveis e seguros especialmente para as crianças que poderiam circular livremente.

Os transportes colectivos que ligariam Matosinhos ao Porto, através das vias exteriores que limitavam a zona e a carreira de camionetas que já circulava através do eixo principal de penetração, serviriam toda a área do estudo, mediante alguns pequenos desvios.

Dadas as características da malha de arruamentos que atravessava a Unidade Residencial estabelecida no estudo e cujo interesse excedia o local, ficava o traçado da E. N. 208. Uma grande área ficava isolada, apesar de ter uma ligação à zona sul por duas passagens superiores de peões. No entanto, não mantinham ligações efectivas e de convívio entre elas.

- Habitação, equipamentos

Perante a situação anteriormente descrita, o autor considerava a necessidade de desenvolver no conjunto do plano o estudo de duas unidades residenciais: uma, completa entre a E.N. 208 e a E. N. 12, e a outra, parcial, englobando os terrenos incluídos no estudo, a Noroeste da E. N. 208 e áreas complementares já existentes, mas cuja remodelação era necessária pela falta de equipamento urbano conveniente que não nos é possível identificar porque a zona acima descrita está fora dos limites do Plano.

A unidade residencial completa repartia-se por vários sectores de dimensões desiguais que se designou por *Unidade de Vizinhança*. Em cada *Unidade de Vizinhança* o autor prevê equipamento adequado às respectivas necessidades que permitia os acessos a parques de estacionamento inteiramente servidas por percursos exclusivos ao peão.

Os Equipamentos Urbanos (serviços) comuns a toda a população agrupam-se no *Centro Principal da Unidade Residencial* estabelecida. No estudo define-se a área destinada a esse centro principal da unidade residencial, completamente envolvido pelos arruamentos que atravessavam axialmente a zona e à qual o peão tinha acesso independente.

Para além das construções que se destinem exclusivamente ao comércio, neste Centro (cuja organização definitiva ficava dependente de estudos de pormenor) se deverão prever as instalações necessárias para o conveniente funcionamento dos serviços comuns a toda

a Unidade Residencial, nomeadamente Igreja Paroquial, Centro Cultural, Centro Médico e de Assistência, Organismos Administrativos, Cinema, Teatro, Blocos para escritórios, etc.

Em cada Unidade de Vizinhança estava também previsto um Centro Local com características comerciais a que o autor imprime uma sugestão de desenvolvimento linear, com vista a servir a maior extensão possível dos grupos residenciais.

O ensino seria administrado em escolas infantis e primárias distribuídas por locais de fácil acesso, dentro de cada Unidade de Vizinhança; a Escola Técnica (cuja construção estava já concluída) assim como o futuro Liceu, instalações cujo interesse excedia a zona delimitada no estudo encontrando-se localizadas de forma a servir não só as novas áreas residenciais como também as zonas habitacionais já existentes.

Dentro da zona abrangida pelo planeamento o estudo prevê uma população de cerca de 30 000 habitantes; 23 000 dentro da unidade organizada e os restantes nos sectores exteriores a Noroeste.

Por ser considerada a que melhor se adaptava à economia dos futuros utentes, a densidade média prevista era da ordem dos 300 hab/ha, devido à intensificação da habitação colectiva em andares.

Só nos estudos de pormenor a executar, à medida que se forem concretizando as respectivas iniciativas, se poderá conseguir uma melhor definição destes aspectos do desenvolvimento urbano, tendo em conta que muito dos terrenos incluídos na zona, por declivosos ou de difícil acesso, teriam obrigatoriamente que se destinar a casa unifamiliares.

3.1.3.- Fases de realização

Tendo em vista a *organização harmónica* do conjunto que constitui a Unidade Residencial projectada, o autor estabelece *fases de realização* que se relacionam e completam na orgânica particular para a realização final de todo o conjunto urbano que o estudo define e que pensamos ser importante referir.

O autor realça às entidades responsáveis a necessidade de programar todos os aspectos da realização de cada fase, incluindo os aspectos financeiros, depois da aquisição prévia dos respectivos terrenos e da execução de planos parciais de pormenor, em que se estabeleçam as estruturas essenciais a realizar. “Sem este planeamento e a tomada de consciência da necessidade de executar

Figura III.3.8.

Implantação Geral

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS

Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Autoria do Arqto Arménio Losa

- ZONA VERDE
- CENTRO CIVÍCO
- CENTRO
- CENTRO LOCAL
- INDÚSTRIA
- HABITAÇÃO
- ESCOLA PRIMÁRIA
- ESCOLA PRIMÁRIA EXISTENTE
- EDIFÍCIOS E ESPECIAIS
- L LICEU
Escola Secundária Nº2
- ET ESCOLA TÉCNICA
Escola Secundária Nº1
- T EQUIPAMENTO URBANO
Tribunal, etc.
- EP LOCALIZAÇÃO PROPOSTA
Escola Preparatória do Ensino Secund.
- REDE VIÁRIA PREVISTA
Plano da Zona Sudeste
- REDE VIÁRIA
Plano Integrado Proposto



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa 1963 e graficamente trabalhada para este estudo. As Legendas foram reconstituídas a partir das legendas do Plano Original.

as obras de equipamento a empreender a realização de um plano convenientemente organizado, assim como dos problemas de económica e financeira correspondentes, perigam as estruturas urbanas a fixar na zona, que poderão desenvolver-se em “defeituosos moldes urbanos”.⁵⁶

Tendo em conta o perigo de se provocar uma dispersão populacional que não permitisse resolver convenientemente os problemas relacionados com o equipamento de cada sector habitacional estabelecido no estudo, propõe-se neste trabalho a realização por fases, como princípio à completa inibição de se iniciarem ocupações de quaisquer terrenos fora das áreas demarcadas para a execução e antes destas estarem concluídas no equipamento essencial.

Era condição essencial, para a validade do planeamento proposto, que a realização completa de cada *Unidade de Vizinhança*, com a execução e instalação de todo o equipamento previsto, precedesse o início da fase seguinte de realização a levar a efeito dentro do mesmo critério.

O autor torna extensivas as fases de realização à organização do *Centro Principal da Unidade* e fá-las depender da fixação da população que justifique e que possa manter as instalações públicas que aí, sucessivamente, venham a ser criadas na medida das necessidades.

Essa realização parcial teria necessariamente de se integrar num plano geral que não descursasse os objectivos pré-definidos a atingir, na fase final de ocupação habitacional da zona, com os 30.000 habitantes previstos. No estudo apresentado apenas estão definidas as linhas gerais da estruturação das *Unidades de Vizinhança*, ficando assim as realizações práticas dependentes dos planos parciais a elaborar para cada uma delas. Esses planos deverão definir em todo o pormenor os factos urbanos que contribuirão para a vitalização dessas unidades e constituirão, na sua essência, o verdadeiro *Plano de Urbanização* da zona em causa.

Os planos parciais a desenvolver deveriam submeter-se às directivas gerais estabelecidas no plano Geral de Urbanização e prever espaços livres, junto das habitações, para recreio e jogos, ou seja, destinados a zonas de lazer.

⁵⁶ Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, Arquitecto Arménio Losa, 1963, pág. 21.

3.1.4.-Espaços Livres

Os espaços livres no plano incluem a existência do grande parque desportivo a Nordeste da zona que completa o equipamento dos espaços livres e parques a prever em cada uma das Unidades de Vizinhança. Os terrenos impróprios para edificação, dentro da zona, seriam destinados a parques ou cortinas verdes que beneficiassem os sectores residenciais vizinhos.

No regulamento que acompanhava o estudo definem-se regras que pretendem evitar a criação ou agravamento de dificuldades que se oponham à realização integral do estudo planeado (Anexo I da página 430).

3.2 – Influência conceptual do plano: a Carta de Atenas, o conteúdo do Urbanismo Funcionalista

O pensamento urbanista progressista consolida-se no início do século XX, em 1928, com a criação dos C.I.A.M.⁵⁷ Congressos Internacionais da Arquitectura. As ideias dominantes dos seguintes profissionais - Le Corbusier, Gropius, Rietveld, Sert, Van Eesteren, Lucio Costa, Neutra, entre outros, foram condensados num documento conhecido pela Declaração de La Sarraz, datado de 28 de Junho de 1928 que conceitua, deste modo, o urbanismo “o Urbanismo é a disposição dos lugares e dos locais diversos que devem resguardar o desenvolvimento da vida material, sentimental e espiritual, em todas as manifestações individuais e colectivas. Ao Urbanismo interessam tanto as aglomerações urbanas como os agrupamentos rurais. As três funções fundamentais do Urbanismo são: habitar, trabalhar e lazer, e os seus objectivos são: a ocupação do solo, a organização da circulação e a legislação”.

O quarto Congresso Internacional de Arquitectura Moderna C.I.A.M., cujo tema foi a *Cidade Funcional* foi iniciado em 29 de Julho de 1933 a bordo do navio “Patris II” e foi concluído dias após em Atenas. Todas as conclusões deste congresso foram reunidas num documento - a *Carta de Atenas* – tornada pública em 1941, que vai ter uma forte influência na produção teórica e nas realizações do pós-guerra em 1945 até aos finais dos anos sessenta. Para a elaboração deste documento partiu-se da premissa que as

⁵⁷ Os vários congressos do CIAM por ordem cronológica e os temas abordados:

1º Congresso - 1928 - (La Sarraz, Suíça) - Fundação dos CIAM.

2º Congresso - 1929 - (Frankfurt am Main, Alemanha) - Unidade Mínima de habitação.

3º Congresso - 1930 - (Bruxelas, Bélgica) - Desenvolvimento Racional do lote.

4º Congresso - 1933 - (Atenas, Marselha) - A Cidade funcional do qual resulta a Carta de Atenas.

5º Congresso - 1937 - (Paris, França) - A habitação e o lazer.

6º Congresso - 1947 - (Brigwater, Inglaterra) - O ambiente físico que satisfaça as necessidades emocionais e materiais do homem.

7º Congresso - 1949 - (Bérgamo, Itália). Sobre a cultura Arquitectónica.

8º Congresso - 1951 - (Hoddesdon, Inglaterra) - O coração da cidade.

9º Congresso - 1953 - (Aix-en-Provence, França) - Crítica as quatro categorias fundamentais da Carta de Atenas.

10º Congresso - 1956 - (Dubrovnik, Jugoslávia) aborda o tema da “Relação entre a forma física e a necessidade sociológica” este pode ser considerado o último congresso, após o qual só existiu uma reunião em Watterloo em 1959

transformações das estruturas sociais e da ordem económica deveriam ter uma correspondência com a transformação dos fenómenos arquitectónicos, premissa constante na história do pensamento urbanístico.

Neste contexto, o urbanismo era uma das chaves para uma mudança qualitativa da sociedade, na vida humana e no facto de que “*construir*” é uma actividade elementar do homem, ligada intimamente à evolução da vida. Um dos principais fundamentos da *Carta de Atenas* estabelece que a “cidade é parte de um conjunto económico, social e político, que constitui a Região. Não se pode abordar um problema de urbanismo sem referência constante aos elementos constitutivos da Região”.⁵⁸

Em relação à cidade a Carta de Atenas afirma que não se pode submeter às regras de um esteticismo gratuito e esterilizante. O urbanismo deve ser, na sua própria essência, de ordem funcional. De acordo com a Carta de Atenas, a cidade possui quatro funções fundamentais pelas quais o urbanismo deve lutar: *habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito*, tendo como principais objectivos a legislação, a ocupação do solo e a organização da circulação. O parcelamento desordenado do solo, fruto da venda e da especulação, deve ser substituído por uma economia territorial de reagrupamento.

O urbanismo é considerado uma ciência de três dimensões e não apenas de duas, propondo uma intervenção no elemento altura de forma a dar uma solução para as circulações modernas, bem como para o cultivo do corpo e do espírito, mediante a criação e exploração dos espaços livres assim criados.

A Carta de Atenas sintetiza o conteúdo do *Urbanismo Racionalista*, também chamado de *Urbanismo Funcionalista*, o qual suponha a obrigatoriedade do planeamento regional e inter-regional, a submissão da parcela privada do solo urbano aos interesses colectivos, a industrialização dos componentes, a padronização das construções e a edificação concentrada, apesar de esta estar adequadamente relacionada com amplas áreas de vegetação. O uso intensivo da técnica moderna é igualmente defendido na organização das cidades, no zonamento funcional, na separação da circulação de veículos e pedestres, na eliminação da rua corredor e num princípio geometrizante. São exemplos disso os planos urbanísticos inspirados na Carta de Atenas, Rio de Janeiro e Argel. De salientar Chandighard na Índia, o projecto de Le Corbusier e o projecto de Lúcio Costa em Brasília foram construídos a partir de um espaço vazio e disponível, situação muito particular no caso de intervenções urbanas.

⁵⁸ Carta de Atenas, A Cidade Funcional, 1933

Ordem, geometria, exactidão, paixão, idealismo - são características do discurso de Le Corbusier na tentativa de explicar o sentimento moderno, a sociedade mudava e novas concepções surgiam. O capitalismo encontrava-se em franco processo de desenvolvimento, as indústrias implantavam-se com força e definitivamente. O mundo mudava rapidamente e a era moderna chegava com velocidade.

A definição do sentimento moderno, para Le Corbusier consistia no espírito de geometria, um espírito de construção e síntese. A exactidão e a ordem são a sua condição. Os nossos meios são tais que a exactidão e a ordem nos são possíveis e o trabalho interventivo que nos deu os meios de realização cria em nós esse sentimento que é uma aspiração, um ideal, uma tendência implacável, uma necessidade tirânica. Será a paixão do século.

A cidade planeada de Le Corbusier continha quatro princípios fundamentais: *Descongestionamento do centro das cidades*, para fazer frente às exigências do trânsito; *Aumento da densidade no centro das cidades*, para realizar o contacto exigido pelos negócios; *Aumento da dimensão das vias de circulação*, o dimensionamento das ruas, desde então inadequado, opõe-se à utilização das novas velocidades mecânicas e à expansão regular da cidade ou seja, modificar completamente a concepção actual da rua; *Aumento das superfícies*, único meio de assegurar a higiene suficiente e a calma útil ao trabalho atento, exigido pelo novo ritmo dos negócios.

Segundo Le Corbusier, os antigos centros foram construídos sem planeamento com ruas estreitas que impossibilitavam a circulação dos novos meios de transporte. O novo centro seria construído com vias expressas onde a velocidade seria primordial. No centro estariam situados os arranha-céus, construídos obedecendo uma *média proporcional*, pois os altos edifícios não deviam fazer com o que o homem se angustiasse diante de seu tamanho.

Portanto, o novo centro não possibilitava o convívio familiar; para Le Corbusier o centro da cidade servia ao trabalho e não ao lazer - Centro da cidade = Centro de negócios - quanto maior fosse a densidade da população de uma cidade, menor devia ser a distância a percorrer, por isso era necessário aumentar a densidade dos centros das cidades.

Para Le Corbusier uma das marcas do atraso que estavam impregnadas nas cidades antigas eram as ruas estreitas, cheias e pouco funcionais. A cidade moderna deveria possuir ruas largas com pouquíssimos cruzamentos para que não houvesse possibilidade de aglomeração de carros, dificultando assim o deslocamento pela cidade. Para Le Corbusier, a cidade que dispunha da velocidade dispunha do sucesso.

A cidade planeada - a *Cidade Radiosa* - deveria possuir *módulos* de 400 metros cada um; a cidade é traçada sobre um quadriculado regular de ruas espaçadas de 400 metros e cortadas às vezes a 200 metros. Esse sistema tríplice de ruas sobrepostas responde à circulação automóvel, todos eles, órgãos rápidos e maleáveis.

As áreas verdes deviam conviver em harmonia com a cidade moderna. No centro, circundando os arranha-céus e nas áreas residenciais como parques, como explica Le Corbusier, o apartamento da cidade pode ser construído sem pátio e longe das ruas, com as janelas viradas para parques extensos. A cidade moderna deve aumentar a sua densidade ao mesmo tempo que aumentava consideravelmente as superfícies arborizadas.

Esta lógica funcionalista zonificava a cidade por funções e determinava a concepção urbana por uma independência física dos vários elementos que estruturavam a cidade, isto é, as relações passam a definir-se segundo objectivos e meios completamente distintos dos clássicos.

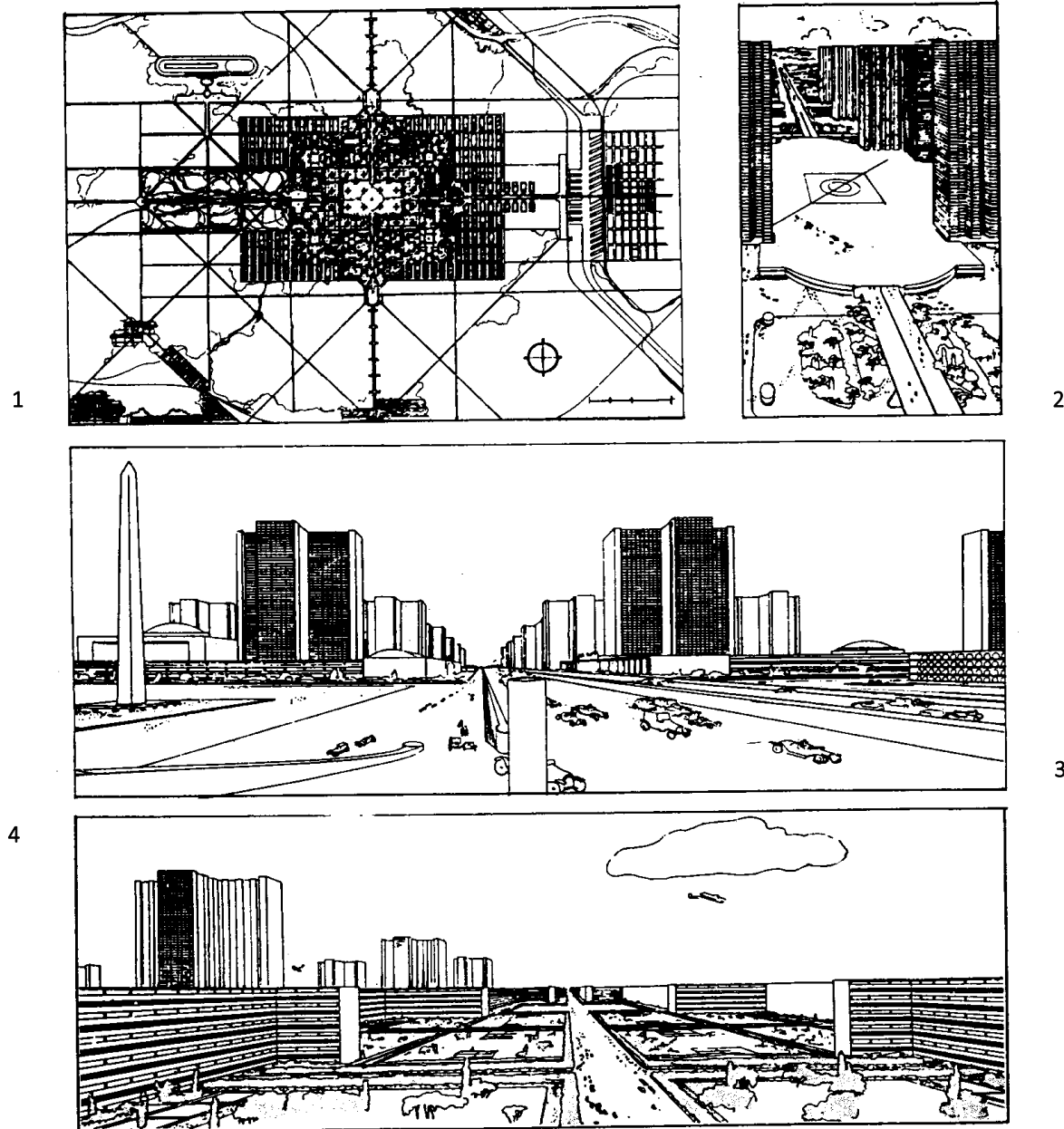
O *zonamento* tem um maior impacto na paisagem urbana, pois consiste na prática de localizar diferentes áreas da cidade, segundo as diferentes funções de lazer, de trabalho, de residência, entre outras. A cidade organiza-se num sistema coerente de zonas de utilização do solo urbano, podendo especificar até a altura máxima das construções, a largura de pátios laterais e fronteiros e os materiais de construção. A principal crítica deste princípio consiste na sua utilização como instrumento de segregação para evitar a mudança e a interacção social ou ainda para manipular valores de propriedade.

Figura III.3.9.

Le Corbusier | “La Ville Contemporaine”

1 | Planta geral. **2** | Pormenor do centro.

3 | Vista do eixo. **4** | Vista da zona residencial.



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág.353

3.2.1. – A ideia de Unidade de Vizinhança e o modelo

Segundo o conceito original do início do século XX, a *Unidade de Vizinhança* é uma área residencial que dispõe de relativa autonomia com relação às necessidades quotidianas de consumo de bens e serviços urbanos. Os equipamentos de uso colectivo teriam assim a sua área de implantação coincidente com os limites da área residencial.

As concepções mais clássicas da *Unidade de Vizinhança* apresentam duas preocupações básicas. A primeira, com a distribuição dos equipamentos colectivos na escala da cidade – onde a *escola* aparece como o motivo gerador da concepção. A segunda preocupação refere-se à necessidade da recuperação de valores de uma vida social a nível local, ou seja, relações de vizinhança, consideradas debilitadas ou mesmo perdidas com as transformações da vida urbana decorrentes dos processos espaciais e sócio-económicos provocados pela Revolução Industrial.

A distribuição e localização dos equipamentos colectivos é uma questão recorrente e central nas diversas concepções de *Unidade de Vizinhança*. Na grande parte das concepções, a *Escola* é o parâmetro que dimensiona a área habitacional, resultando entre outros aspectos, uma unidade espacial mais ou menos fechada e autónoma, onde as condições de acesso estariam optimizadas.

Para o planeamento, a preocupação com o equacionamento da questão *Habituação/Equipamento*, no sentido prático da concepção, contribuíram para que as ideias de *Unidade de Vizinhança* fossem difundidas e aplicadas em diferentes contextos sociais e económicos.

No desenvolvimento da ideia de *Unidade de Vizinhança* é também recorrente o objectivo da recuperação da vida social local, mas desde a sua formulação inicial retenções têm sido muito criticadas. E com o passar do tempo essas críticas parecem ter minado a força desses anseios no contexto das ideias de *Unidade de Vizinhança*.

Mas de modo algum esses anseios foram abandonados pelos urbanistas, apenas ganharam certa autonomia com relação às ideias de *Unidade de Vizinhança*, que para muitos se tornou obsoleta. De certa forma podemos afirmar e considerar que essas questões ainda permanecem nos debates dos urbanistas, subjacente no que se tem chamado de *ideologia do lugar*.

A proposta no Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos de Arménio Losa formula um conceito operativo já utilizado em estudos e planos urbanísticos na década de 20, a *Unidade de Vizinhança*.

O conceito de *Unidade de Vizinhança* foi formulado originalmente por Clarence Arthur Perry no contexto do Plano de Nova York, em 1929. Perry define a *Unidade de Vizinhança* segundo o tamanho, limites, espaços públicos, áreas institucionais, comércio local e o sistema interno de ruas.

Tamanho - Uma *Unidade de Vizinhança* deve prover habitações para aquela população à qual a escola elementar é comumente requerida e a sua área depende da densidade populacional.

Limites - A *Unidade de Vizinhança* deve ser limitada por todos os lados por ruas suficientemente largas para facilitar o tráfego, ao invés de ser penetrada pelo tráfego de passagem.

Espaços Públicos - Um sistema de pequenos parques e espaços de lazer, planeados para o encontro e para as necessidades particulares da *Unidade de Vizinhança*.

Áreas Institucionais - Locais para escola e outras instituições tendo a esfera de serviço coincido com os limites da *Unidade de Vizinhança*, devem ser adequadamente agrupados num lugar central e comum.

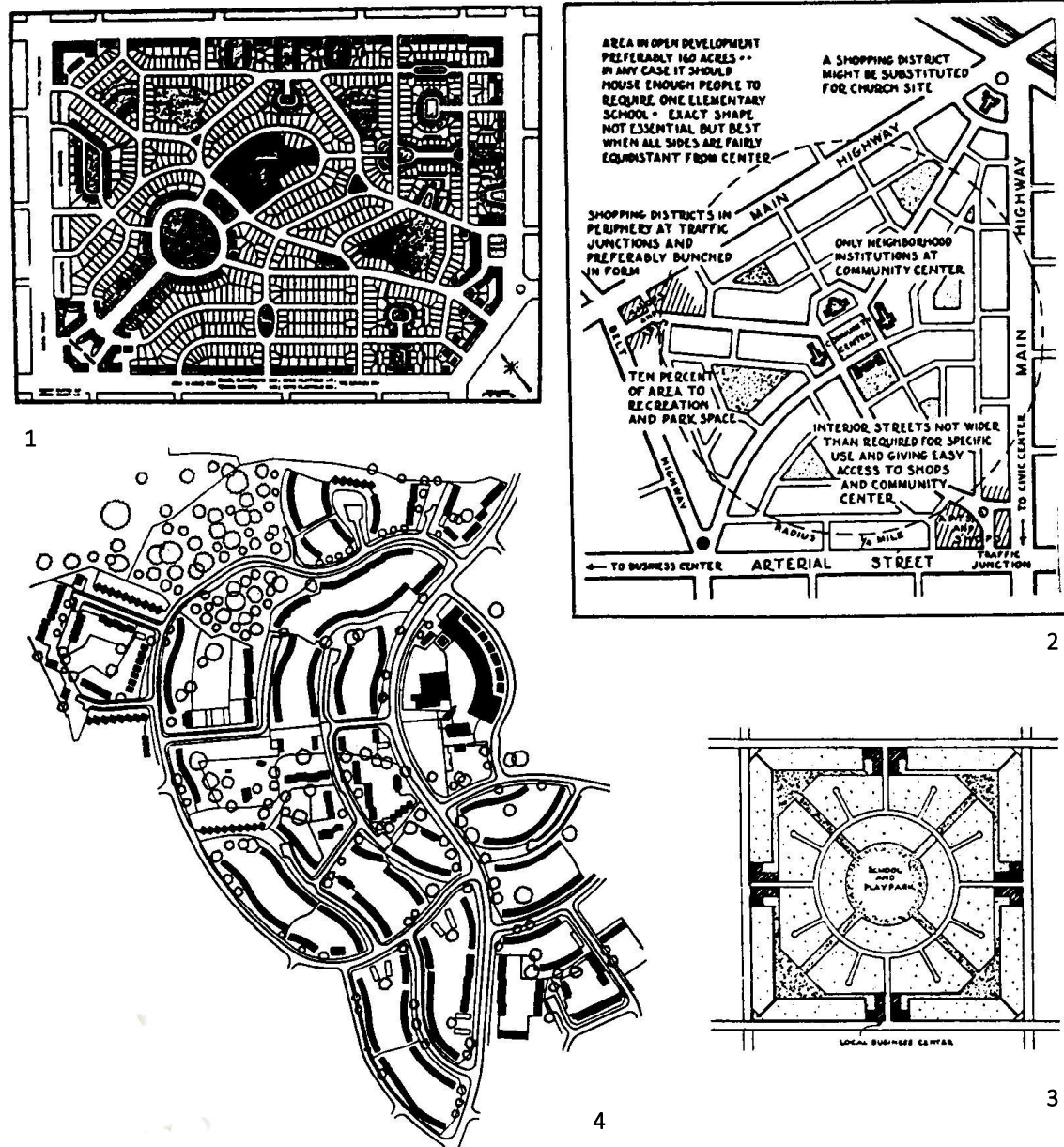
Comércio Local - Um ou mais locais de comércio adequados à população devem ser oferecidos, de preferência na localização das ruas de tráfego e adjacente a outro comércio similar de outra *Unidade de Vizinhança*.

Sistema Interno de Ruas - A unidade deve ser provida de um sistema especial de ruas, sendo cada uma delas proporcional ao provável carga-tráfego. A rede de ruas deve ser desenhada como um todo para facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem.

Figura III.3.10.

Modelos de Unidades de Vizinhança

1 | Plano teórico de EGS Elliot. 2 | Modelo esquemático, segundo C.A. Perry, em 1929.
3 | Plano de uma U. V. desenhada por Perry, em 1929. 4 | Unidade de Vizinhança em Hatfield



Fonte:

Plantas retiradas do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág.319.

Clarence Arthur Perry enuncia a *Unidade de Vizinhança* como uma unidade pertencente a um conjunto maior – a cidade. No entanto, não se observam na sua concepção preceitos de transformação da ordem estética do meio urbano mas somente de ordem funcional. As transformações físicas ocorriam basicamente no sistema viário e na localização dos equipamentos sem grandes alterações no sistema de parcelamento dos lotes residenciais.

Clarence Arthur Perry evidencia duas preocupações: a primeira na distribuição de equipamentos de uso colectivo, cujo principal foco de interesse se centrava na “escola”; a segunda preocupação referia-se à reconstrução e preservação das relações de vizinhança nas cidades sob impacto do desenvolvimento industrial.

Na verdade o conceito de *Unidade de Vizinhança* resulta de uma série de princípios do planeamento físico, social e escolar e como tal é uma síntese das ideias provenientes de diferentes domínios do conhecimento. A reivindicação de educação pública enquanto direito democraticamente estendido a toda a população e por conseguinte, a toda a cidade, inicia-se no Iluminismo, mas só mais tarde, no século XIX, ganha relevo no debate dos utopistas e reformadores que têm como preocupação corrigir as “deformações” da sociedade industrial. A experiência de Robert Owen em New Lanark de 1816 é, segundo Leonardo Benevolo, uma iniciativa pioneira que partindo da educação projecta a organização da comunidade. Tal esforço é igualmente encontrado no familistério de Godin. Estes princípios ganham corpo na viragem do século XX com o objectivo de traduzir para o espaço urbano as ideias de um sistema escolar em extensão – objectivo que Perry interpreta na sua formulação de *Unidade de Vizinhança*.

A preocupação de Perry com o planeamento escolar tem origem na sua experiência profissional com a implantação de escolas. Em grande parte é daí que ele considera que todas as habitações deveriam estar dentro de limites de acesso convenientes à escola. O que faz é propor a inversão dos processos usuais, ou seja, ao invés da área residencial e a sua população produzirem a definição e dimensionamento da escola, ele sugere que a área residencial deva ser dimensionada de modo a garantir a habitação para aquela população onde a escola era vulgarmente requerida. Além de atribuir à escola o papel de elemento dimensionador da área residencial, Perry sugere a sua construção como centro comunitário, reforçando assim um papel aglutinador da comunidade.

A preocupação de Perry com a vida colectiva local tem como base a sua militância e liderança no movimento comunitário na Cidade Industrial de Rochester, cujos principais objectivos eram a aquisição física e concretização de centros sociais, tendo como perspectiva o desenvolvimento de cooperação e integração cívica a nível local. Neste contexto, Perry interessou-se pela teoria social e pelas investigações sociológicas, aproximando-se de Robert Park, Burgess e J. Ward, cujas ideias ganham corpo na *Escola de Chicago de Ecologia Humana* que se notabilizou pelos estudos realizados nas mudanças das relações sociais nas cidades

americanas e sobre a dinâmica das populações no espaço urbano. Juntamente com J.Ward lutou para fazer da escola um centro social, propondo que o edifício assumisse também as funções de centro social, biblioteca e galeria de arte.

A teoria da *Unidade de Vizinhança* apoia-se no conceito sociológico de vizinhança e o seu entendimento clássico é uma área onde os habitantes se conhecem pessoalmente, têm o hábito de se visitar, ou de trocar objectos, serviços e se organizar para realizarem actividades em comum. Em “*A cidade: sugestões para investigação do comportamento humano no meio urbano*”, de 1916, Robert Park considera que a “vizinhança – proximidade e contacto entre vizinhos são a base para a mais simples e elementar forma de associação com que lidamos na organização da vida citadina (...) na organização social e política, ela é a menor unidade local.”

O que está implícito na concepção de Vizinhança de Robert Park, assim como na concepção de *Unidade de Vizinhança*, é a ideia de uma hierarquia em que o todo é constituído por partes, organização considerada “natural”, da mesma forma que o organismo possui células e órgãos que crescem e se tornam complexos, num movimento de integração e diferenciação. Como resultado, a *Unidade de Vizinhança* é pensada como uma unidade de um conjunto de entidades auto-suficientes, hierarquicamente localizada entre a habitação e o conjunto da cidade.

A matriz dessas concepções tem sido atribuída à Teoria Geral de Robert Spencer (1820-1903), o *Organicismo* (conhecido também como Evolucionismo), que influenciado pela *Teoria da Evolução* procurou explicar a sociedade através de uma visão metafórica das ciências naturais. Sob este princípio, a sociedade, e por conseguinte a cidade, passa a ser vista como um *organismo*. Com esta transposição, a cidade convulsionada pela Revolução Industrial passa a ser encarada como padecendo de uma patologia cujas razões estariam na forma urbana e no comportamento social.

Desde a sua constituição, no início do século XX, a ciência urbana esteve desde logo ligada a uma prática, que segundo Topalov se apoiou nos princípios de que a *cidade é um factor de progresso e que existem meios científicos e técnicos para controlá-la*; que a *cidade é um organismo*, ou um sistema onde o bom funcionamento do conjunto depende do bom funcionamento das partes e vice-versa, e que a planificação é o primeiro método. Consequentemente a ciência da cidade apoiou-se numa fase inicial directamente no método experimental concebido sobre o modelo da ciência.

Ao tornar-se objecto da ciência e objecto de reflexão, como sugere Choay (1973), o debate sobre a cidade assume duas direcções; o *modelo culturalista* e o *modelo progressista*. As concepções do urbanismo culturalista antagonizam-se com as do urbanismo progressista que tem em Le Corbusier o seu mais expressivo representante e cujo interesse se centra nas estruturas técnicas e estéticas, desconsiderando os aspectos sócio-culturais.

O modelo culturalista aparece reconhecidamente pela primeira vez, enquanto concepção urbana abrangente, no livro de Ebenezer Howard, *Garden Cities of Tomorrow*, onde defende uma dimensão *ideal* de cidade. Nessa concepção, o crescimento das cidades, ao contrário do que se costuma verificar, deveria dar-se pelo surgimento de novas colónias de células urbanas, ideia que mais tarde se traduziria pela expressão *cidade-satélite*.

A preocupação central de Howard é a contenção do crescimento das cidades pela expansão das suas periferias. Nesse sentido apresentava uma visão de conjunto que englobava as áreas urbanas e rurais, antecipando-se às preocupações com o planeamento regional. Na primeira metade do século XX as cidades eram concebidas como uma rede de lugares hierarquicamente organizados no território.

Ainda que Clarence Arthur Perry teorize uma organização urbana baseada em unidades sócio-espaciais separadas e auto-suficientes, o seu interesse se limita-se às áreas residenciais, relegando para segundo plano a atenção no conjunto de cidade formada pelas *Unidades de Vizinhança*. Efectivamente a ideia de *Unidade de Vizinhança* provém da ideia de *Cidade-Jardim*, do mesmo seguimento de concepções.

Forest Hills Gardens, projecto de Olmsted & Brothers, construída em Nova York por volta de 1911, com base nas ideias da *Cidade-Jardim* é descrita por Perry, como uma ilustração de um novo tipo de comunidade urbana local (Perry:1929). Este questiona o facto da população de Forest Hills Gardens formar uma área de serviço compatível com os dimensionamentos usuais para o estabelecimento de uma escola. Porém Clarence Arthur Perry lamenta que os limites só em parte estejam bem definidos e que uma via de trânsito divida a área urbana em duas partes. Da avaliação que faz das vantagens e desvantagens do projecto Forrest Hills, Perry retira os princípios orientadores da *Unidade de Vizinhança*.

3.2.2. - O conceito da Unidade de Vizinhança e a sua aplicação.

A Clarence Arthur Perry é atribuída apenas a elaboração da teoria da *Unidade de Vizinhança*, cabendo a Clarence Stein e Henry Wright a primeira aplicação da ideia no Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1929, coincidentemente o ano da publicação da monografia de Perry, onde inclusivé constam ilustrações do Plano de Radburn. Por esse motivo, a ideia de *Unidade de Vizinhança* foi algumas vezes atribuída a Stein ou entendida como um dos itens do que viria a chamar-se *ideia de Radburn*.

Radburn teve um significativo impacto na visão e na teoria do Planeamento Urbano do século XX. Aí são colocadas em prática uma série de conceitos que vinham há muito sendo amadurecidos. Pelo conjunto de inovações o plano passou a ser visto como uma realização paradigmática do urbanismo modernista. Segundo Stein (1956) “a ideia de Radburn responde ao enigma de ‘como viver com o automóvel’ ou de ‘como viver apesar dele,’ resolvendo estas dificuldades com uma radical revisão do relacionamento entre casas, ruas, caminhos, parques, no entanto nenhum dos elementos do plano é completamente novo. A sua inovação foi a integração do bloco, vias de circulação separadas e especializadas, os parques traseiros às casas com duas frentes.”

A separação das vias de passagem e das vias locais, conforme Perry defendia, avança no sentido de criação de dois sistemas de circulação independentes: o pedestre e o do veículo. Esta separação teria como precedente, segundo reconhece o próprio Stein (1956), o sistema criado pelo arquitecto paisagista Frederick Law Olmsted, no Central Park de New York.

Com Radburn as concepções da *Unidade de Vizinhança* ganham repercussão. Inicialmente, nos Estados Unidos, estas eram introduzidas nos planos de uma série de cidades ou expansões urbanas que passaram a ser conhecidas como as cidades Greenbelt. Até ao final da Segunda Guerra Mundial estas ideias ficariam restritas aos Estados Unidos.

Com os trabalhos de reconstrução do pós-guerra na Europa, a aplicação destes conceitos de *Unidade de Vizinhança* ganha grande divulgação, especialmente na Grã-Bretanha onde alcançam grande repercussão, pelas afinidades com as da Cidade-Jardim, antes bastante disseminadas.

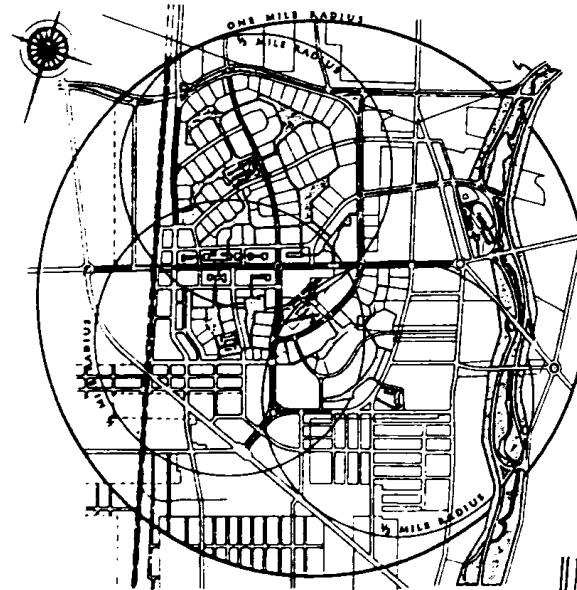
No esforço da reconstrução de Londres no período pós-guerra, as chamadas *cidades novas* britânicas têm sido consideradas as mais consistentes experiências de Planeamento Urbano que tiveram por base as ideias de *Unidade de Vizinhança*. No entanto, a *Unidade de Vizinhança* sofre aí grandes transformações, condicionadas por factores culturais e económicos da época.

Figura III.3.11.

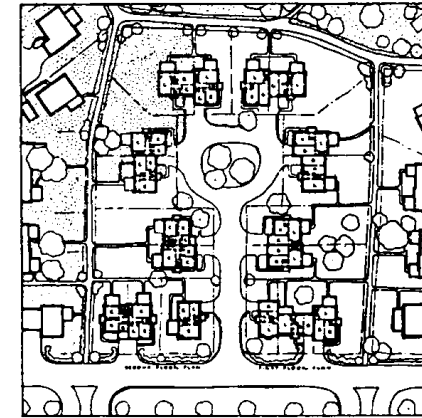
Plano de Radburn | 1929 | Clarence Stein.

1 | Plano Geral com indicação das unidades de vizinhança. **2** | Pormenor de um impasse. **3** | Planta de um grupo de habitações. **4** | Diagrama esquemático da “Implantação de Radburn”.

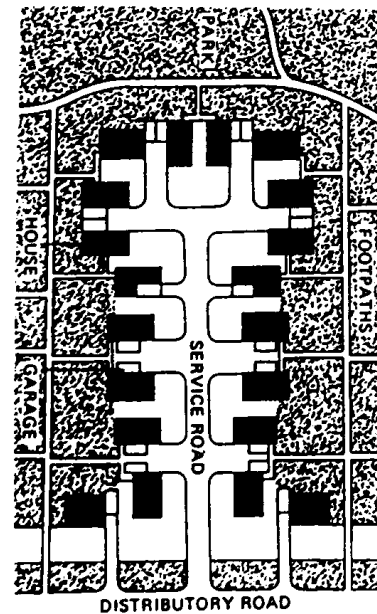
1



2



3



4



Fonte:

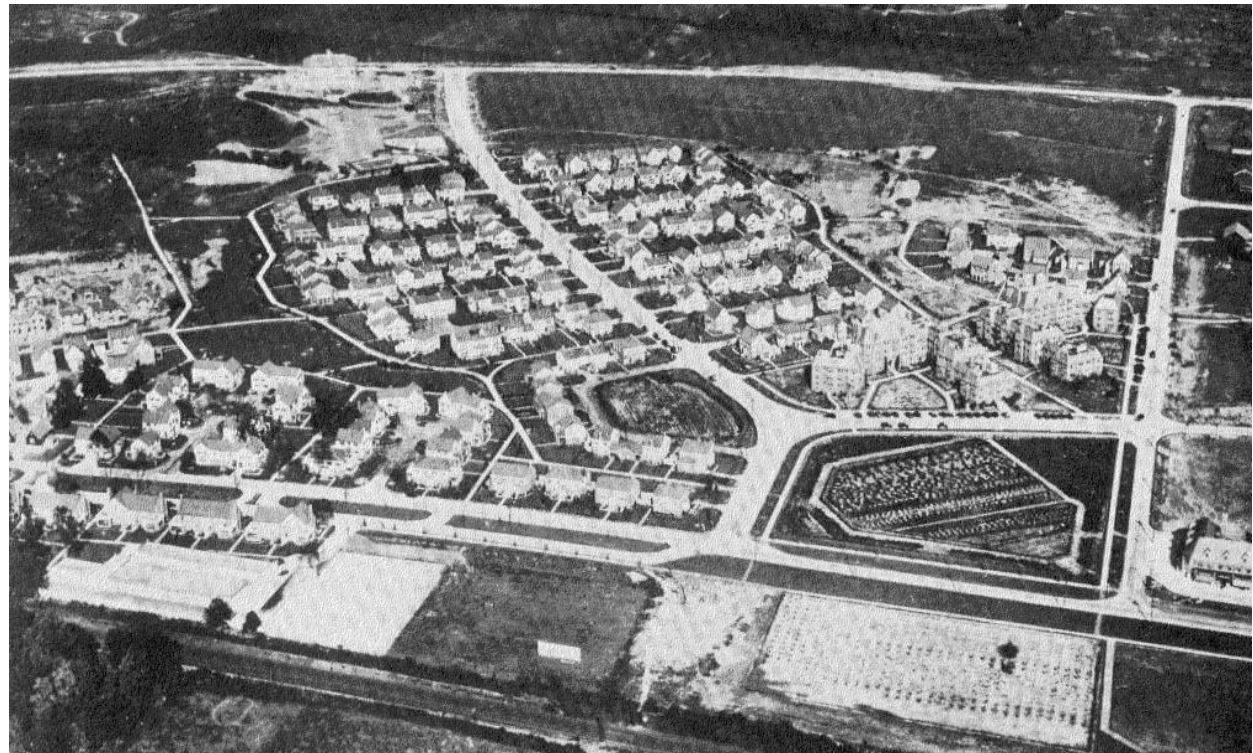
Plantas retiradas do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág.315.

Stevenage, construída em 1946, foi a primeira das dez cidades-satélites do plano da Grande Londres. Tendo em vista a urgência e carência de recursos, a dimensão idealizada por Perry (5 mil habitantes) é abandonada passando a considerar valores mais elevados.

As construções de Harlow e Milton Keynes, na sequência de Stevenage, causaram um grande impacto na divulgação da *Unidade de Vizinhança*. Harlow notabilizou-se por ter sido planeada a partir de preocupações de carácter sócio-cultural pretendendo-se constituir uma identidade local, além de experimentar diversas alterações no modo de se distribuírem os equipamentos colectivos.

Figura III.3.12.

Vista aérea de Radburn | 1930



Fonte:

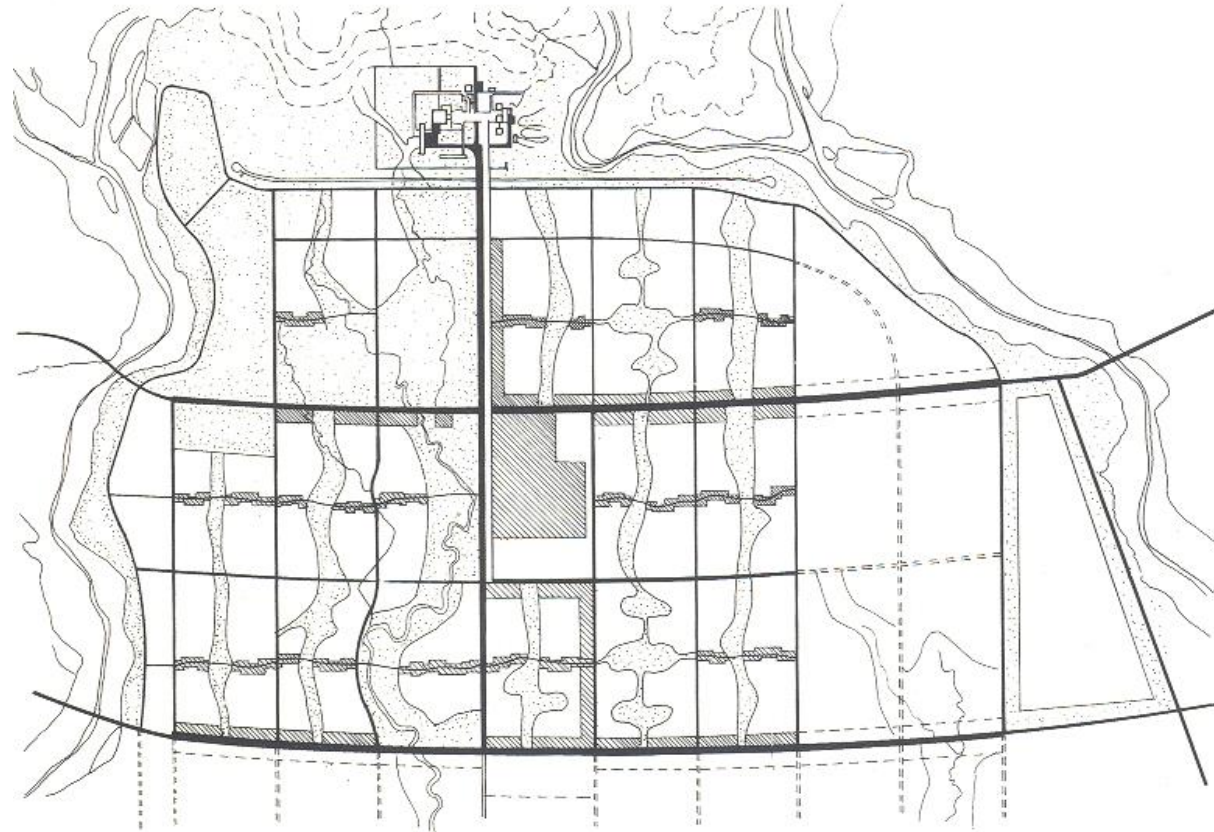
Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág.315.

Durante o processo de desenvolvimento da Unidade de Vizinhança no contexto europeu, as concepções vão sendo reordenadas e ajustadas pelo confronto com as práticas em uso e as novas necessidades que se colocam no pós-guerra, bem como outros modelos de cidade, acompanhadas da emergência de uma nova compreensão da vida social. Nesse ambiente, as experiências da *Unidade de Vizinhança* causaram grande impacto, mas suscitaram também muitas críticas. Sociólogos questionaram-se acerca da sua validade enquanto os urbanistas reagiram contra a rigidez imposta aos planos.

Gerou-se então um princípio de rejeição enquanto *modelo* para o planeamento. A partir daí manifestou-se nos meios europeus um certo pudor em usar a expressão *Unidade de Vizinhança*, em detrimento de outras expressões como *comunidade residencial* ou *sector habitacional* (Whittick, 1975).

Figura III.3.13.

Plano de Chandigarh | Le Corbuiet | 1951



Fonte:

Planta retirada do livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993 de J. M. Ressano Lamas pág.217.

As experiências inglesas ganharam grande divulgação fazendo com que os princípios de Unidade de Vizinhança passassem a ser aplicadas em diferentes contextos. Como exemplo nomeadamente a experiência de Chandigarh, na Índia, conduzida por Le Corbusier que pelo seu carácter emblemático ganha destaque.

O plano de Chandigarh, inicialmente, teria sido encomendado ao arquitecto americano Albert Mayer que faz os primeiros estudos. Esses primeiros estudos foram aproveitados posteriormente por Le Corbusier que passou a assumir o projecto. Ainda que haja

similaridade entre as ideias de *Unidade de Vizinhança* e a ideia de *Unidade de Habitação* defendida por Le Corbusier em vários projectos anteriores (Plan Voisin de 1925 e o Plano da Cidade Radiosa de 1930), há que considerar que essas são ideias que partem de princípios diferentes. Segundo Françoise Choay, a diferença reside no facto de Le Corbusier defender um urbanismo *progressista* que tem o seu interesse voltado para estruturas técnicas e estéticas, enquanto as ideias de *Unidade de Vizinhança*, são apanágio da corrente *culturalista*.

A respeito dessas teorias, Chandigarh tem sido reconhecida como exemplo da aplicação das ideias de *Unidade de Vizinhança*, porque há similaridade entre as ideias, quer pela sua origem na concepção inicial de Mayer, quer pelo hipotético reconhecimento por Le Corbusier do valor organizador das ideias da *Unidade de Vizinhança*.

Em Chandigarh, a *Unidade de Vizinhança* seria definida a partir de uma estrutura em xadrez de grandes vias hierarquizadas e pensadas para um trânsito rápido e mecanizado. O *sector*, como prefere referir-se Le Corbusier, foi estabelecido com dimensões variando em torno de 800 x 1000 metros, servido por um sistema interno de vias de circulação de veículos e dividido por uma via ao longo da qual se encontra o comércio; esta via cortava uma faixa de espaços livres, atravessava a cidade, onde se localizavam as escolas e demais equipamentos colectivos.

3.2.3. - Arménio Losa e o conceito da Unidade de Vizinhança no Plano de Urbanização para a zona Sudeste de Matosinhos

Em Matosinhos, a introdução e difusão da *Unidade de Vizinhança* surge em 1963, pelo arquitecto Arménio Losa, no Plano de Urbanização da Zona Sudeste a partir do eixo sudeste, quando são feitas as primeiras aplicações das ideias no Plano. Ao analisar as suas origens e o seu posterior desenvolvimento tentamos entender as características dessas concepções introduzidas em Matosinhos. Neste sentido foi importante analisarmos algumas aplicações mais significativas no contexto internacional, de modo a traçar um breve quadro que evidencia as peculiaridades e inflexões que elas sofreram ao serem introduzidas entre nós.

Assim, exploramos as origens e o desenvolvimento das ideias de *Unidade de Vizinhança*, aí mencionamos algumas das aplicações iniciais mais significativas. Abordamos a sua aplicação, mencionando experiências que contribuíram para a sua divulgação entre nós. Seguidamente, abordamos o modelo de cidade do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos do Arquitecto Arménio Losa, que coloca em prática determinados conceitos, entre os quais destacamos a de *Unidade de Vizinhança*. Salientamos que não é o nosso

propósito no âmbito deste trabalho obter a confirmação da veracidade do *Modelo*, já que para tal seria necessário um estudo e pesquisa mais aprofundada.

Nesse sentido apenas fizemos reflexões sobre o *Modelo* e sobre os processos de transposição da Unidade de Vizinhança para Matosinhos que na verdade surge como uma expansão urbana que só parcialmente foi implantada.

O Plano Sudeste de Matosinhos, apresentado em 1963 e superiormente aprovado, era um Plano regulador cujos “objectivos imediatos se limitam a analisar as condições locais existentes e a propor um programa de organização de espaço”.⁵⁹ No programa de organização figuravam os *núcleos semi-autónomos de habitação*, um dos quais se apresentava devidamente pormenorizado como modelo para a disciplina de toda a iniciativa, quer pública, quer privada.

Nesta área do Plano estava previsto ser uma das zonas que iria provavelmente sofrer alterações, por não ter capacidade para abarcar uma grande dimensão populacional. Se área se não fosse devidamente disciplinada e controlada, poderia no futuro comprometer um vasto sector habitacional, incluindo também o planeado *Centro Principal* da zona.

Figura III.3.14.

Localização da Unidade de Vizinhança na actual Estrutura da Cidade de Matosinhos.



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

⁵⁹ Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, Arquitecto Arménio Losa, 1963, pág. 3.

Por este motivo, revestia-se de grande significado e importância a atenção a prestar à organização e realização desta *Unidade de Vizinhança*, que julgamos na nossa investigação relevante para análise da estrutura urbana actual.

A zona em questão está localizada no centro do Plano de Urbanização da Zona Sudeste e constituía uma *Unidade de Vizinhança*. Os seus limites estavam bem definidos pelos arruamentos propostos, à excepção de uma pequena área a nordeste.

Figura III.3.15.

Localização da Unidade de Vizinhança no Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.

Dentro do Plano de Urbanização desta zona, a Unidade de Vizinhança ocupava uma posição privilegiada de continuidade, quer com o futuro Centro Comercial pelo lado sul, quer com o Parque Desportivo já iniciado a nascente. Os outros limites eram unidades de vizinhança a poente e a norte.

Dadas as excelentes características dos terrenos a pendentes suaves a Sudeste, a fixação de habitação estendia-se por toda a *Unidade de Vizinhança*, sem que fossem necessários grandes movimentos de terra. O terreno da antiga pedreira era destinado à Escola. Para além de uma posição favorável relativamente à população a servir, ajustava-se melhor a esta finalidade que a qualquer outro tipo de edificação. A forma do terreno respondia e era de fácil conciliação com os programas escolares.

A circulação periférica definida pelo plano de Urbanização da Zona Sudeste estava em vias de conclusão não havendo necessidade de alteração do traçado estabelecido. Houve apenas a necessidade de facilitar os acessos à *Unidade de Vizinhança*, desdobrando a via do lado poente e dando-lhe dois sentidos; consequentemente foi necessário rever a sua inserção na via que se desenvolvia a sul. As outras vias, artérias secundárias de acesso aos blocos residenciais e ao comércio local não atravessavam a zona a não ser pontualmente pela utilização de certos percursos de peão.

Figura III.3.16.

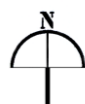
Unidade de Vizinhança

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de
Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS

UNIDADE DE VIZINHANÇA

- HABITAÇÃO
("Amostrã da ideia de Unidade de Vizinhança")
- HABITAÇÃO
- HABITAÇÃO (TORRE)
- COMÉRCIO LOCAL
- ESCOLA PRIMÁRIA
- ESCOLA
- VIAS DE CIRCULAÇÃO
- ESPAÇOS VERDES
- PARQUES
- DOMÍNIO DO PEÃO
- LICEU
- ZONA MISTA
Peão e Automóvel



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.

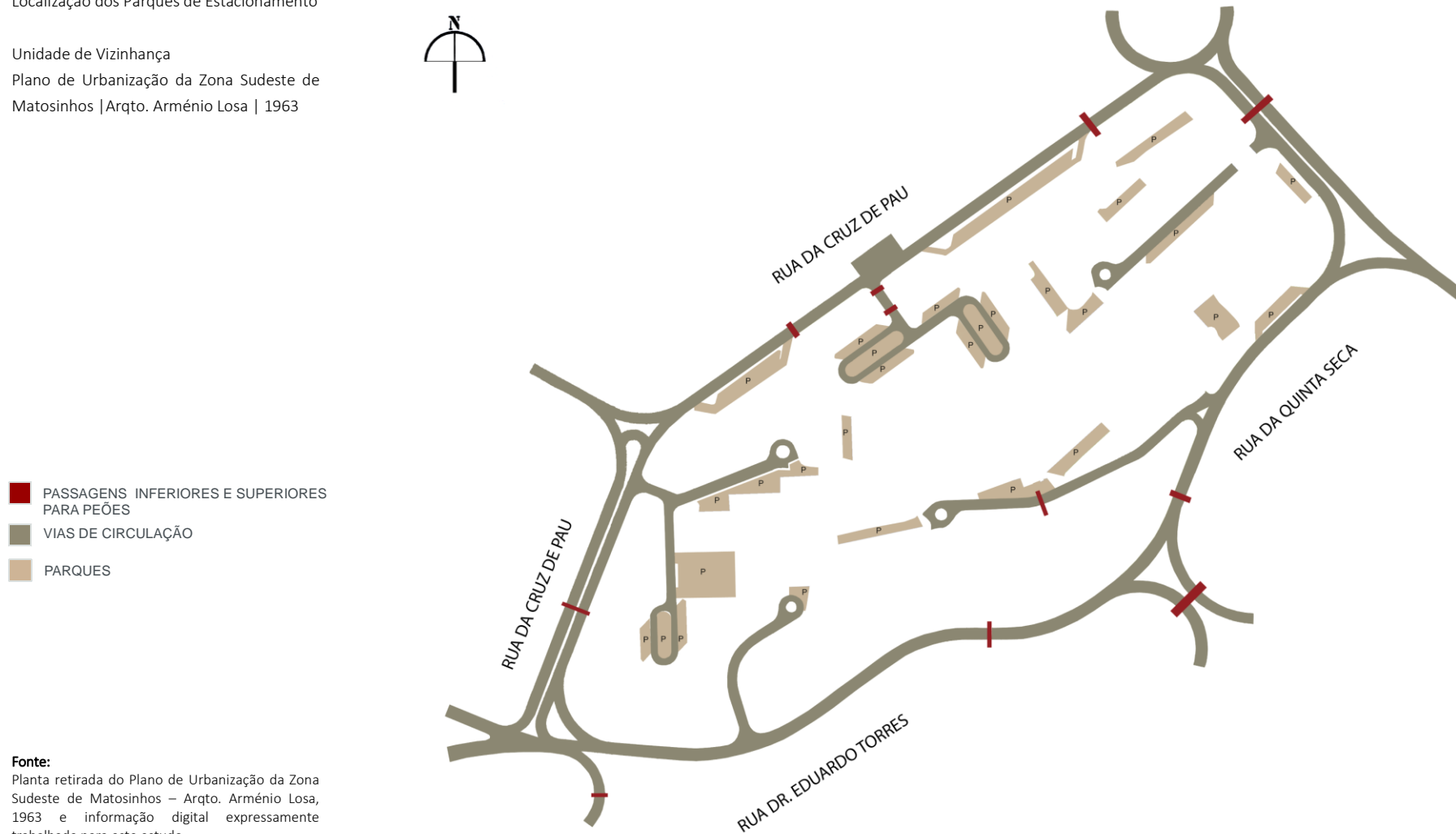
Os parques de estacionamento fixavam-se predominantemente nestas artérias secundárias à margem da grande circulação e junto dos edifícios. Talhões bem definidos com frente para a artéria tangencial do lado sul e muito condicionados pelo relevo ou condições de trânsito secundário, conduziram à necessidade de colocação de baías de estacionamento ao longo das vias tangenciais. A capacidade foi calculada de modo a permitir o estacionamento de um automóvel por habitação.

Figura III.3.17.

Localização dos Parques de Estacionamento

Unidade de Vizinhança

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.








Os circuitos do peão são independentes das vias de circulação automóvel e permitem o atravessamento à margem das vias periféricas. Estes passeios estabelecem-se ao longo de caminhos e percursos ladeados de vegetação que desembocam em espaços livres, amplos, largos, pracetas e esplanadas, apropriados ao convívio. Estes espaços destinados ao peão tinham características próprias que conduziam a soluções arquitectónicas livres e variadas, desenvolvidas em diferentes planos ligados por escadas com “recintos e varandas” convidativos à permanência.

Figura III.3.18.

Circuitos de Peão

Unidade de Vizinhaça

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de
Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963

-  VIAS DE CIRCULAÇÃO
-  ESPAÇOS VERDES
-  PARQUES
-  DOMÍNIO DO PEÃO
-  LICEU
-  ZONA MISTA
Peão e Automóvel
-  PASSAGENS INFERIORES E SUPERIORES
PARA PEÕES



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.

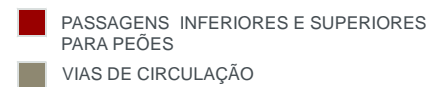
Tal liberdade de concepção conduzia também à solução de “pórticos e passagens” através dos edifícios mais extensos para encurtar distâncias e facilitar as ligações entre os diversos sectores. Os pórticos associados a zonas de comércio tinham como função oferecer percursos abrigados do sol e da chuva.

O contacto de peões com o Centro Principal e a Zona Desportiva – zonas exteriores à unidade era assegurado por passagens inferiores e superiores previstas no plano da zona de forma a proteger os peões dos perigos de atravessamento das vias de circulação com maior trânsito, solução que ainda hoje podemos reconhecer.

Figura III.3.19.

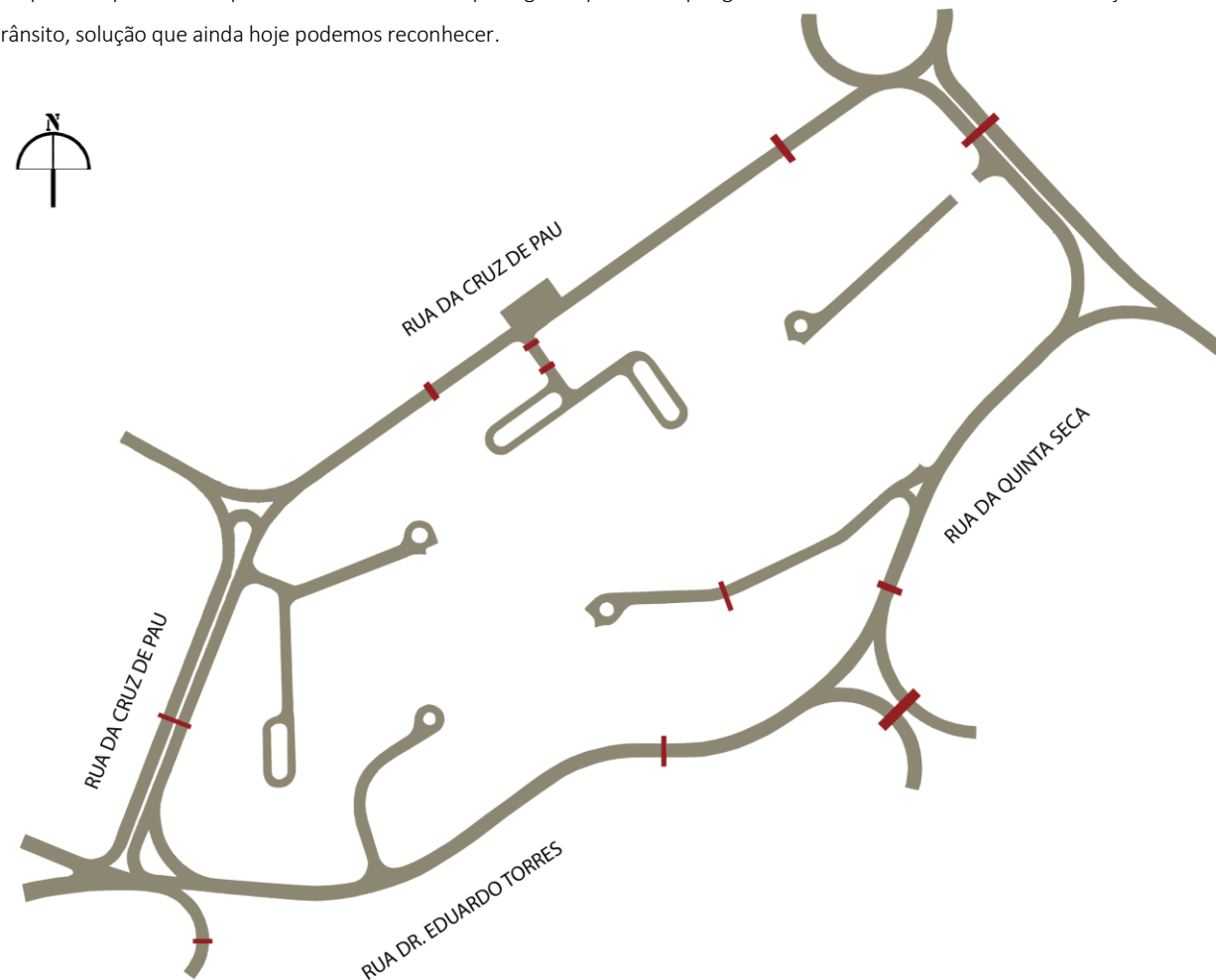
Localização das Passagens Inferiores e Superiores para o Peão

Unidade de Vizinhaça
Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.



O parcelamento da propriedade foi um dos problemas que mais atenção mereceu visto a divisão da propriedade se apresentar muito fraccionada, como nos sectores a Sul e a Poente. Assim, o autor procurou ajustar a edificação proposta a este parcelamento, para que a solução de um emparcelamento ou da expropriação não existissem.




Figura III.3.20.

Localização dos Blocos de Habitação

Unidade de Vizinhança

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de

Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963

-  HABITAÇÃO ("Amostra da ideia de Unidade de Vizinhança")
-  HABITAÇÃO
-  HABITAÇÃO (TORRE)

Fonte:

Planta retirada do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos – Arqto. Arménio Losa, 1963 e informação digital expressamente trabalhada para este estudo.



Por outro lado o autor estudou os direitos para que cada proprietário pudesse construir determinado volume, nomeadamente a frente para o arruamento existente e portanto valorizada ou a situação no interior e não valorizada. No estudo só um caso não respondeu a este princípio, a dimensão da parcela e a sua forma obrigaram a um emparcelamento novo, pois a valorização existente só pode ser satisfeita com edificação em altura, caso este situado no sector periférico a Noroeste.

O tipo de habitação proposto para a *Unidade de Vizinhança* era o de *bloco* de habitações e não de casas individuais de forma a garantir uma *densidade racional* numa zona que para além de estar integrada no espaço Metropolitano do Porto, ocupava uma posição central dentro do plano da zona sudeste.

Os blocos de habitação foram implantados tendo em conta três princípios: a orientação, o relevo e o parcelamento existente, garantindo um mínimo de horas solares, aproveitando os desníveis do terreno para dar resposta a garagens e havendo a preocupação de fazer coincidir com as divisões das propriedades.

O número de pisos proposto para os edifícios era em média de cinco pisos e, de uma forma geral, mais um piso de garagens de acordo com o aproveitamento do relevo. O plano proposto previa uma torre de dez pisos seguida de uma edificação de dois pisos, como resultado em parte da necessidade de compensar a divisão da propriedade atrás referida.

A população prevista para esta *Unidade de Vizinhança* é de 2 600 habitantes, representando uma densidade média de 280 habitantes por hectare. Quanto aos equipamentos para as necessidades quotidianas eram assegurados por um *centro próprio de escala adequada*. Esse centro contemplava lojas de comércio de primeira necessidade, os locais de reunião e convívio, cafés, confeitarias e esplanadas.

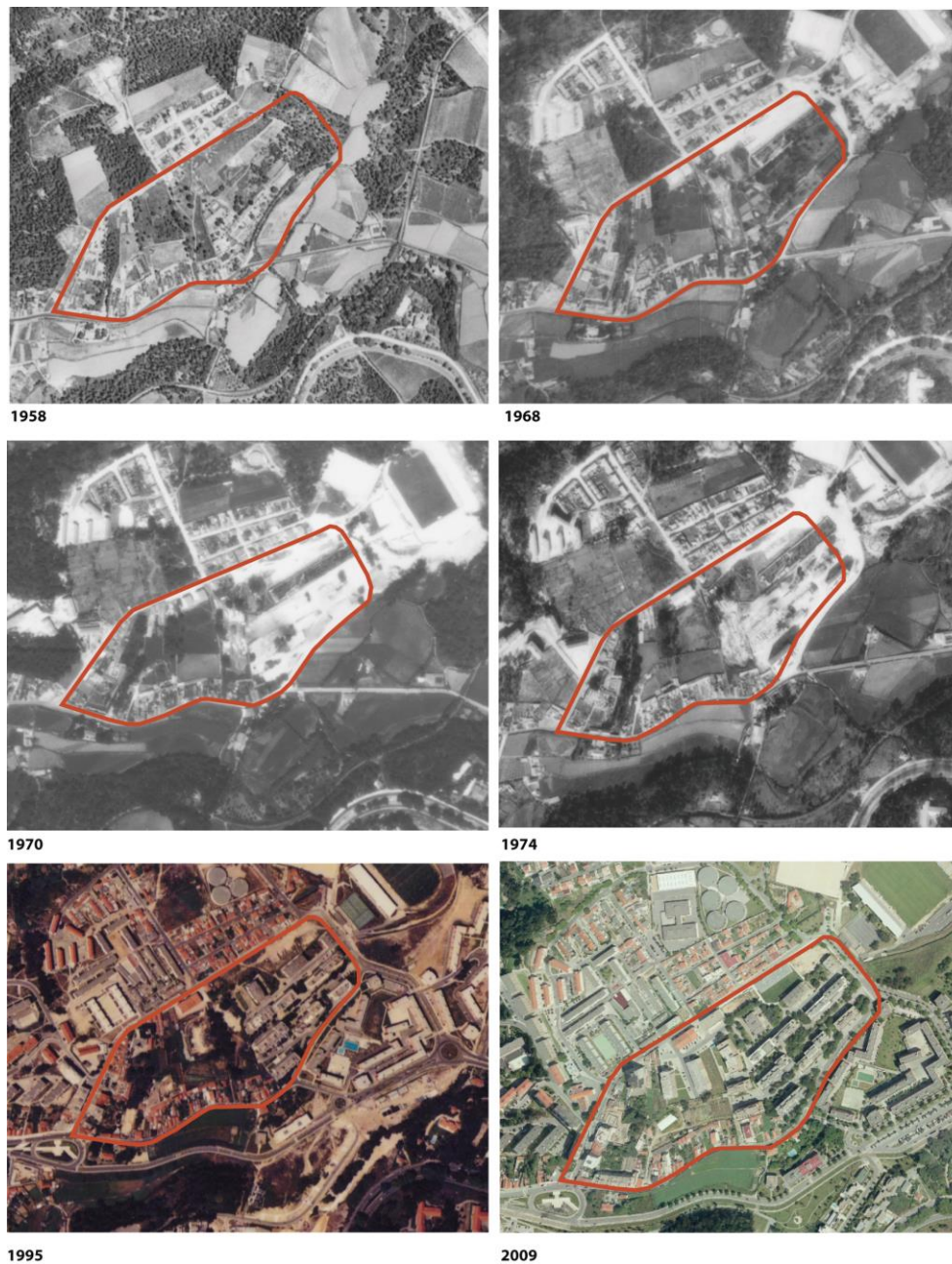
A *Unidade de Vizinhança* comportava ainda uma área reservada para equipamentos escolares de 5 700m², uma Escola Primária para cerca de 260 alunos e uma escola infantil, ambas com espaços próprios de lazer.

O plano tem como espaços livres os terrenos que envolvem os edifícios de habitação, integrados no domínio público municipal, alamedas e percursos para o peão. Desta forma, estes proporcionam à população local “logradouros colectivos” bem como todos os percursos pedonais dentro de toda a área da *Unidade de Vizinhança*.

Figura III.3.21.

Evolução Urbana da área da Unidade de Vizinhança

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Ortofotomapas do Instituto Geográfico do Exército Português (ortofotomapas de 1958, 1968, 1970 e 1974 e 1995) e da Câmara Municipal de Matosinhos (2009), expressamente trabalhada para este estudo.

Figura III.3.22.

Ortofotomapa do estado actual da área da
Unidade de Vizinhaça

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de
Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Ortofotomapas da Câmara Municipal de
Matosinhos (2013), expressamente trabalhada
para este estudo.

Para a concretização global deste plano o município assume um importante papel na determinação de medidas a adoptar na fixação de regras (Projecto de Regulamento – Anexo II) e como factor mais relevante, a política de terrenos.

A necessidade que o município tinha de assegurar receita que lhe permitisse fazer frente aos enormes encargos que constituía a realização e conservação de uma área a urbanizar, corria o risco de ver dificultada a concretização desta *Unidade de Vizinhança*. Desta forma, o autor estudou uma proposta com base no direito de construção de cada proprietário. (Anexo II)

3.3. - A forma do plano na forma da cidade.

“A construção da cidade – de uma parte da cidade – combina ao longo do tempo diversas operações sobre o terreno e edificação, e a complexidade do seu resultado não é apenas a repetição ou justaposição de tecidos, mas exprime o processo de encadeamento no qual as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios”.⁶⁰

Após o estudo do Plano de Urbanização da zona Sudeste de Matosinhos e a referência a um modelo de cidade que (re)conhecemos, o conceito de *Unidade de Vizinhança*, explorámos as origens e desenvolvimento da *Unidade de Vizinhança* e a abordagem à sua aplicação e experiências que contribuíram para a divulgação deste conceito entre nós.

Para esta análise e considerando a composição da cidade em camadas, partes de cidade, fragmentos (multiplicidade de identidades), pensámos ser interessante para a mesma abordagem de estudo a análise feita pela separação das várias *camadas* que o plano de 1963 propunha para o espaço urbano de Matosinhos, (re)conhecendo a sua identidade ou não na estrutura actual da cidade.

O estudo da transformação urbana da área de estudo em função dos objectivos do plano e o material cartográfico como síntese de toda a análise estão relacionados com a ideia de (re)conhecer, identificar os acontecimentos urbanos representativos no processo de desenvolvimento da cidade.

⁶⁰ M. de Solá Morales, *Spazio, Tempo e Città* in Lótus nº51, 1986, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 386.

O espaço público é submetido a uma análise de sobreposição e comparação da organização espacial. Por outro lado, esta análise subdividida em elementos diferenciados para uma clara distinção das diferentes partes que permitem uma apreciação espacial e física da estrutura urbana.

No estudo consideramos duas opções para interpretar a estrutura actual:

- a) Entendida como o actual construído nas áreas correspondentes a cada uma das manchas de zonificação do anteprojecto, sem considerar o uso das actuais edificações.
- b) Entendida como o actual construído diferenciando-a nos planos segundo o seu uso, podendo identificar ou não os usos actuais na respectiva zonificação do anteprojecto.

Nas análises planimétricas realizadas referentes à mancha habitacional, centro cívico local e zona industrial optou-se pela primeira opção, os equipamentos escolares analisam-se independentemente.

3.3.1 – Análise comparativa entre a estrutura viária planeada e a estrutura actual.

Na análise sobre a malha viária, salientamos dois conceitos importantes: a sua hierarquia e geometria. A hierarquia que a malha viária supostamente deveria traduzir no espaço urbano, na definição e na demarcação das Unidades de vizinhança não é reconhecível na estrutura actual.

As ligações dentro destas *Unidades de Vizinhança* estabelecidas por uma rede de circulação de peões que cruzava a malha de circulação automóvel, inferiormente ou superiormente, em pontos convenientes, não criaram assim a desejável independência entre as duas circulações, automóvel e pedestre, dentro dos vários sectores habitacionais propostos.

Um terceiro sistema viário, circulação de ciclistas, previsto no Plano de 1963, nunca foi implementado na estrutura urbana. A importância da implantação deste terceiro sistema na estrutura actual da cidade seria relevante porque a sua morfologia oferece condições propícias a este meio de mobilidade.

ANÁLISE DA ESTRUTURA VIÁRIA DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA, 1963

Figura III.3.23.

Estrutura Viária do Plano de Urbanização da
Zona Sudeste de Matosinhos | 1963 | Arqto.
Arménio Losa



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do
Plano de Urbanização da Zona Sudeste de
Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963,
expressamente trabalhado para este estudo.

ESTRUTURA VIÁRIA ACTUAL SOBREPOSTA AO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA, 1963

Figura III.3.24.

Estrutura Viária Actual sobreposta no Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963



Na análise comparada da estrutura viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos do Arqto. Arménio Losa, 1963, e da sua estrutura actual, consideramos importante fazer uma análise das duas estruturas segundo a hierarquização da malha viária proposta no Plano de Urbanização.

Figura III.3.25.

Análise da Hierarquização das vias da Estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos e da actual Estrutura urbana

Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto. Arménio Losa | 1963

VIAS EXTERIORES QUE ESTABELECIAM AS RELAÇÕES REGIONAIS ENTRE A ZONA DE ESTUDO E AS LOCALIDADES ENVOLVENTES;

VIAS DE PENETRAÇÃO QUE A PARTIR DAS PRIMEIRAS CANALIZAM O TRÂNSITO PARA A ZONA;

VIAS DE DISTRIBUIÇÃO INTERNA QUE, CONTORNANDO AS UNIDADES DE VIZINHANÇA, SERVIAM TANGENCIALMENTE CADA SECTOR AUTÓNOMO DE HABITAÇÃO;

ARTÉRIAS DE CIRCULAÇÃO EVENTUAL A DEFINIR NOS PLANOS PARCIAIS DE EXECUÇÃO QUE, SEM ATRAVESSAR AS ÁREAS RESIDENCIAIS, TERIAM A FUNÇÃO DE PERMITIR O ACESSO DO VEÍCULO ATÉ AOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO A ESTABELECER EM LOCAIS APROPRIADOS, DENTRO DE CADA UNIDADE DE VIZINHANÇA (UV); NO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS SÓ FOI DESENVOLVIDO O PLANO PARCIAL NA UNIDADE DE VIZINHANÇA - UV1 - CONFORME DESENHO DA PÁGINA 207;

Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

Análise da Hierarquização da Estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos



Análise da Hierarquização da Estrutura Viária na actual Estrutura urbana de Matosinhos

Da análise salientamos o reconhecimento da hierarquização das vias na estrutura urbana do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos e da actual Estrutura urbana nas vias exteriores (que estabeleciam as relações regionais entre a zona do estudo e as localidades envolventes) e nas vias de penetração que a partir das primeiras canalizam o trânsito para a zona.

As vias de distribuição interna que contornavam as *Unidades de Vizinhança* serviam tangencialmente cada sector autónomo de habitação; identificamos na envolvente a *Unidade de Vizinhança*, (que previamente analisámos na Figura III.3.16. da página 221) onde são aplicadas as ideias do Plano e do conceito da Unidade de Vizinhaça. Da análise constata-se um significativo aumento na estrutura actual das vias de distribuição em que a topografia é determinante para o seu traçado (Figura IV.53. da página 316).

Em resposta ao crescimento da cidade, uma nova geometria inspirada num *mundo orgânico*, a geometria da malha viária que surge como proposta, rompe com a racionalidade da malha existente. A partir de *metáforas orgânicas* este organicismo descreve e multiplica a cidade contemporânea podendo-se considerar este como um retorno à terminologia e ideologia organicista.

Podemos afirmar que o traçado viário é não só o elemento estruturante do espaço urbano na proposta de plano como também é o elemento reconhecível na leitura do espaço da cidade actual face à quase total implantação.

3.3.2. – Análise comparativa entre a zona da mancha habitacional planeada e a estrutura actual.

ANÁLISE DA ZONA DA MANCHA HABITACIONAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.26.

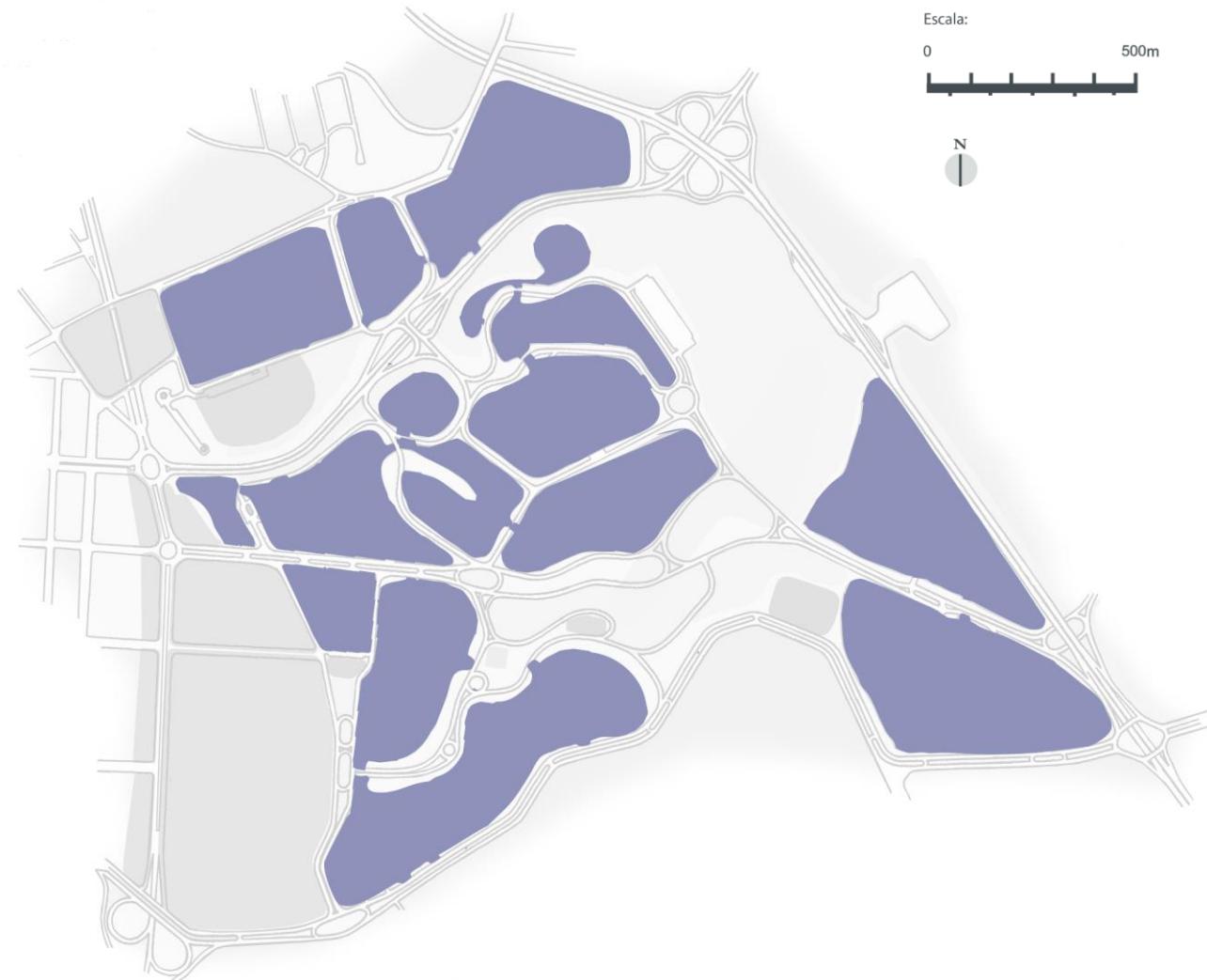
Mancha Habitacional do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos
| Arqto. Arménio Losa | 1963

— HABITAÇÃO

NO ANTEPROJETO AS MANCHAS HABITACIONAIS CORRESPONDEM ÀS UNIDADES DE VIZINHANÇA. DAS QUAIS SÓ UMA DELAS SE DESENVOLVE, CONFORME UV DA PÁGINA 207 QUE É A “AMOSTRA” DE CONFIGURAÇÃO PARA AS RESTANTES UNIDADES.

Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.



ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À MANCHA HABITACIONAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.27.

Estrutura actual sobreposta na Zona da Mancha Habitacional do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos.
|Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

Na leitura da estrutura actual podemos identificar a quase totalidade das unidades habitacionais propostas no plano (Figura III.3.25. da página 233), contudo áreas que não se apoiam segundo o conceito da *Unidade de Vizinhança*.

O limite desta aplicação mostra-se em três ou quatro edificações que não chegam propriamente a configurar a *Unidade de Vizinhança*, podendo ser entendida como uma *amostra* da ideia que funcionou como elemento de configuração.

Figura III.3.28.

“Amostra” da ideia que funcionou como elemento de configuração da Unidade de Vizinhança



Fonte:
Fotografias da Autora.

A disciplina urbanística que se pretendia impor a estas unidades não teve tradução equivalente na estrutura urbana. A ideia do Centro local que em cada unidade habitacional deveria assegurar as necessidades quotidianas (lojas de primeira necessidade, pequeno comércio entre outros) que o autor inclusivé pretendia imprimir uma sugestão de desenvolvimento linear de forma a servir uma maior extensão possível dos grupos residenciais não são identificados na estrutura actual.

Em relação à **densidade populacional**, a população prevista em cada unidade era de 2 600 habitantes, o que representando uma média de 280 habitantes por hectare, valores que não podemos confirmar face à falta de dados em cada mancha habitacional; impede-nos de fazer a comparação com a densidade actual.

Na análise funcional o tecido é habitacional, com problemas de articulação funcionais, formais e sociais, na caracterização da imagem da cidade. Estas manchas habitacionais face à quase não existência de comércio dependem exclusivamente do centro cívico e de grandes equipamentos comerciais como o Norte Shopping.

Nos fragmentos de cidade que identificamos, podemos referir uma multiplicidade de **formas e tipologias habitacionais** que carecem em relação à sua construção urbana a existência de um espaço público consolidado, de traçados realizados e perceptíveis que reforcem uma dimensão urbana ao fragmento da arquitectura.

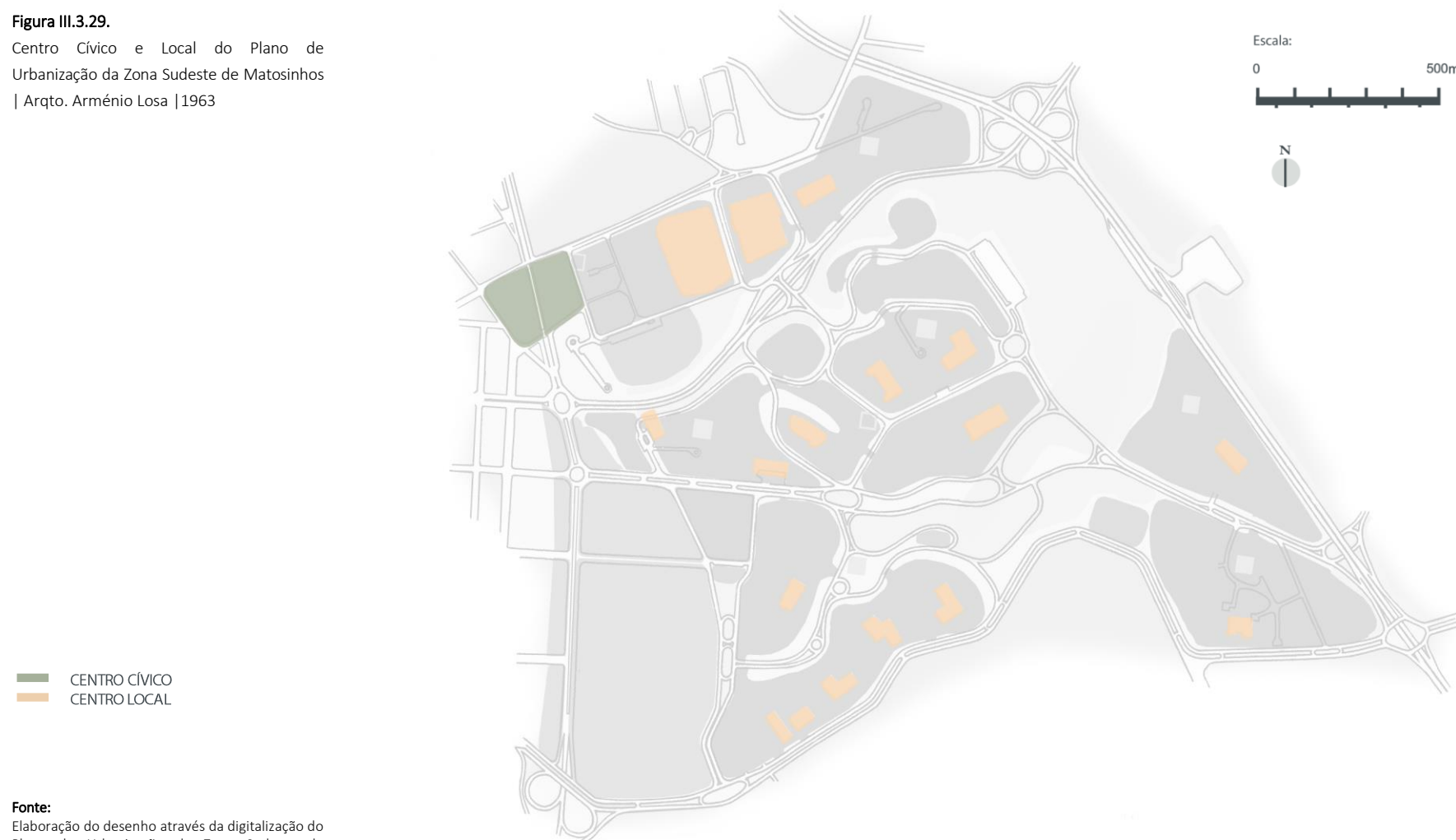
Chamamos a atenção que o reforço dessa dimensão urbana pode ser encontrado e reforçada nos *resíduos do crescimento urbano* ao assumirem-se como “elementos unificadores” de ligação entre as diversas partes que o constituem.

3.3.3 – Análise comparativa do centro Cívico e Local planeado e a estrutura actual.

ANÁLISE DO CENTRO CÍVICO E LOCAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.29.

Centro Cívico e Local do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos
| Arqto. Arménio Losa | 1963



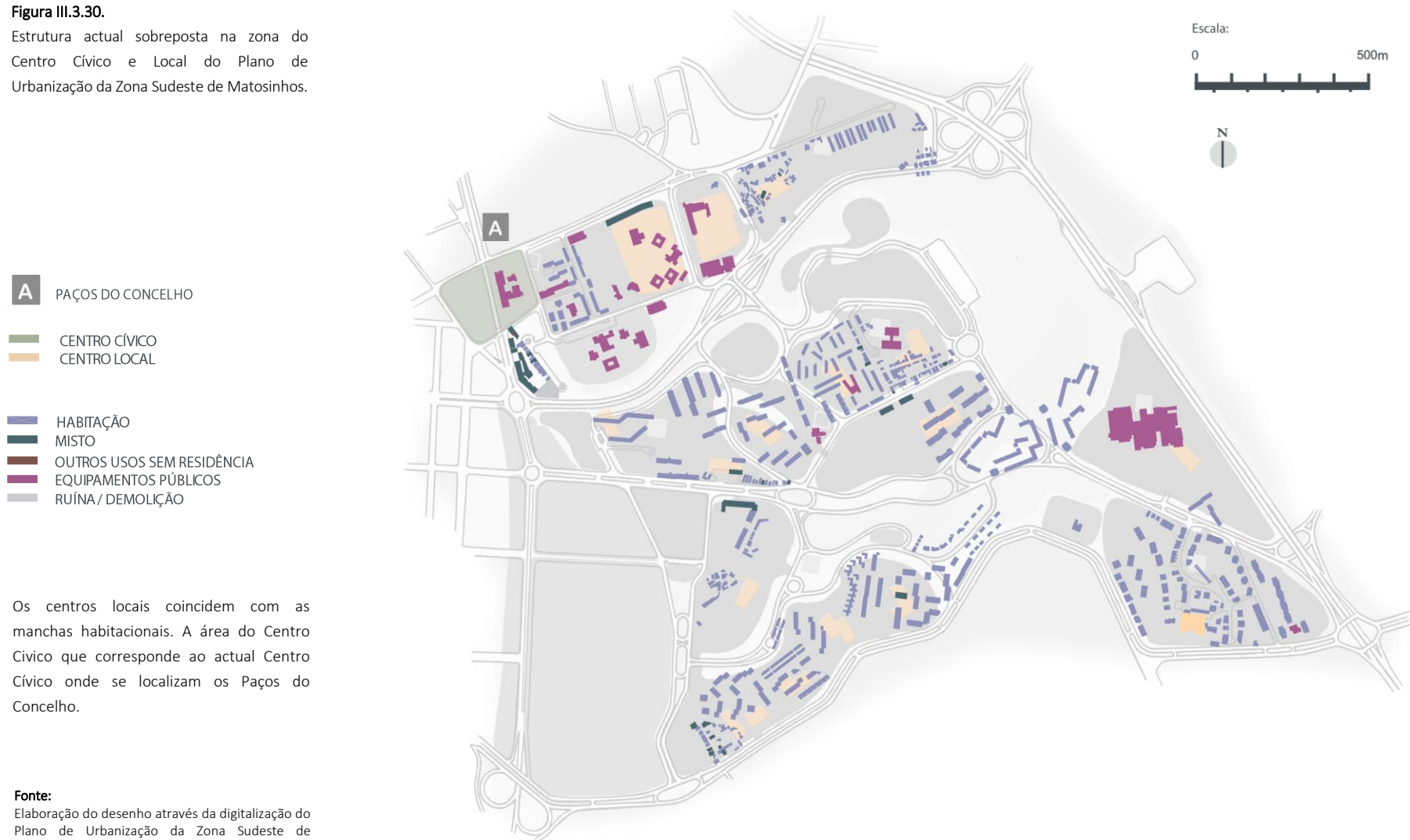
Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA DO CENTRO CÍVICO E LOCAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.30.

Estrutura actual sobreposta na zona do Centro Cívico e Local do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos.



O Centro Cívico proposto é reconhecido na estrutura urbana actual. Localiza-se no quarteirão e área envolvente onde se situa a Câmara Municipal, no Jardim Basílio Teles.

O Centro Cívico reforçado pela instalação de novos serviços e por outros que se deslocaram da Rua Brito Capelo, eixo que era anteriormente considerado como a espinha dorsal de Matosinhos, bem como a localização de novos equipamentos públicos (Biblioteca, Casa da Juventude entre outros). De salientar que alguns destes já previstos no plano dos arquitectos Moreira da Silva em 1944. O acesso ao centro cívico é reforçado pela nova linha de Metro que veio permitir uma reformulação geral das infra-estruturas.

Pensamos que a não existência de centros locais vêem reafirmar a necessidade de criar centralidades nas diversas partes identificáveis nesta malha urbana, uma forma que julgamos possível para dinamizar o espaço público e reforçar a ligação deste com o edificado da malha urbana.

Em relação a inexistência dos centros locais optámos pela sobreposição no plano do Anteprojecto o construído actualmente, independentemente do seu uso.

Espaço público que consideramos excessivamente generalizador, identificados como espaços monofuncionais. O espaço público que envolve as construções não foi desenhado tendo em conta a cidade ou o sentido de urbanidade, mas apenas o da necessidade do cumprimento de determinada regulamentação.

“Vivemos um tempo em que não há autarca ou técnico que não faça o apanágio do espaço público de qualidade. Mas continua a lotear-se quintas ou restos de quintas e de fábricas, à margem de qualquer iniciativa municipal de traçado viário urbano principal. A gestão urbanística consciente, que é rara, tenta controlar os desenhos e programas propostos pela iniciativa privada. A maioria das autarquias e dos técnicos opta por uma espécie de desistência e actualização cultural (e geral) em encarar o planeamento urbano como aquilo que começou por ser um saber de antecipação sobre o devir urbano, da sua forma e dos seus conteúdos, que se manifestava através da abertura de novos arruamentos, melhoramentos dos anteriores.”⁶¹

⁶¹ Fernandes, Francisco Barata *Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 305.

3.3.4 – Análise comparativa do Equipamento escolar planeado e a estrutura actual.

ANÁLISE DO EQUIPAMENTO ESCOLAR DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.31.

Equipamento Escolar do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos
| Arqto. Arménio Losa | 1963

- ESCOLA PRIMÁRIA
- ESCOLA PRIMÁRIA EXISTENTE
- L LICEU
- ET ESCOLA TÉCNICA

Fonte:

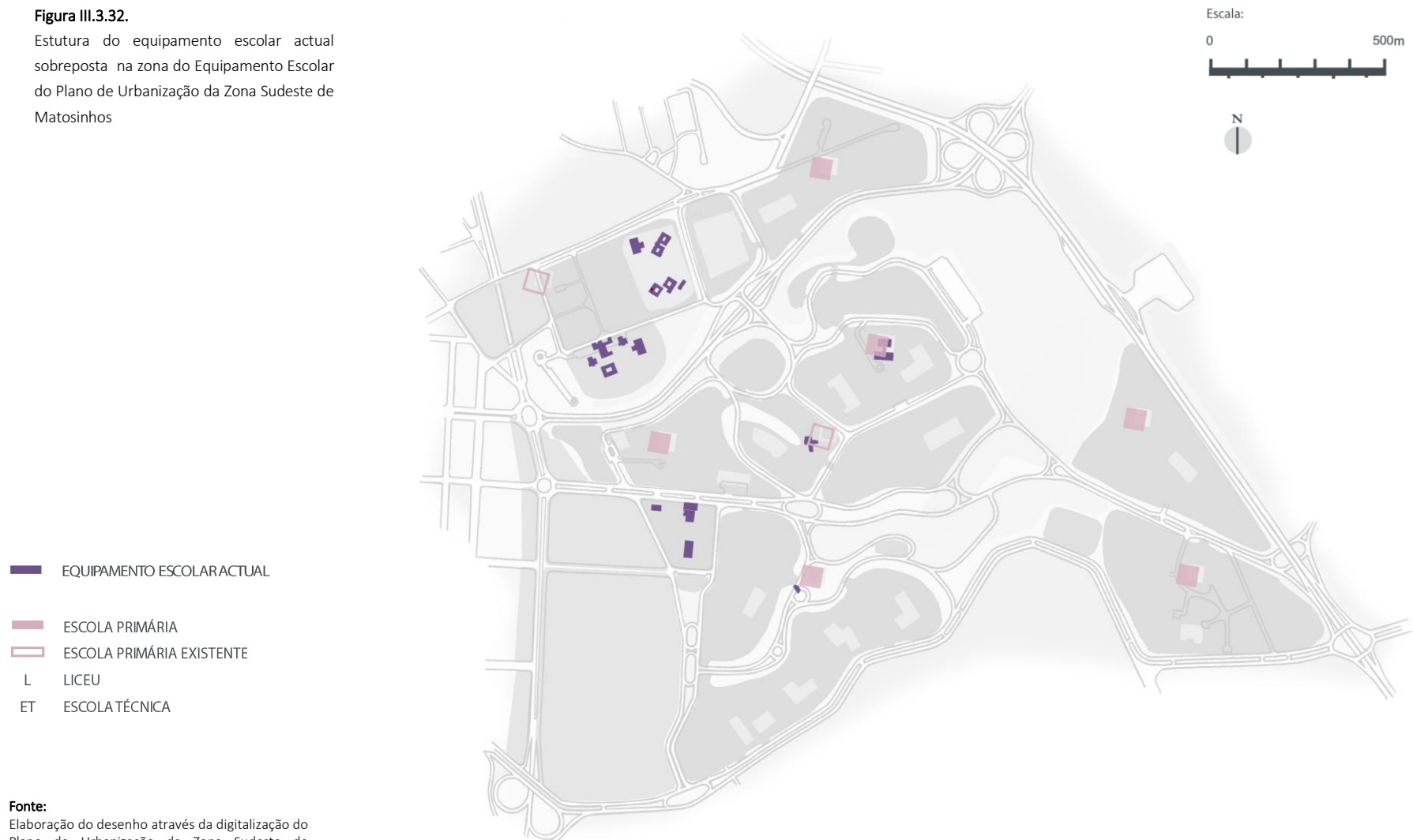
Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.



ESTRUTURA DO EQUIPAMENTO ESCOLAR ACTUAL SOBREPOSTA AO EQUIPAMENTO ESCOLAR DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.32.

Estutura do equipamento escolar actual sobreposta na zona do Equipamento Escolar do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

O conceito de *Escola* foi considerado como elemento de grande importância na distribuição dos Equipamentos de Uso Colectivo; sendo um elemento dimensionador da área residencial não é reconhecida actualmente na estrutura urbana.

Na estrutura actual verificamos a quase total implantação do número destes equipamentos, distribuídos por escolas secundárias, preparatórias, primárias e infantis. Não possuímos dados que nos permitam comprovar se a sua localização responde de uma forma eficaz às várias áreas residênciais onde se inserem, com capacidade de resposta face á grande explosão demográfica a que assistimos nesta área.

Achamos importante referir que a este equipamento deve estar sempre associado uma procura da criação de espaços exteriores e colectivos, espaços diversificados que permitam um uso variado e polivalente de forma a responder às diversas actividades que lhe são complementares.

Referimos a importância da centralidade que Matosinhos possui na Área Metropolitana do Porto reforçada pela oportunidade na construção de novas vias de acesso - facilitadoras da mobilidade entre agregados populacionais.

A existência na Área Metropolitana do Porto como factor potenciador do aprofundamento da cooperação entre concelhos, reforçada pela procura por parte de uma população mais jovem de residência no concelho leva-nos a reafirmar que este equipamento deve situar-se em locais estratégicos com significado, de forma a influenciarem o meio urbano, espaços cada vez mais abertos e dinamizadores à cidade exercendo funções complementares em interacção com a comunidade onde se inserem.

3.3.5. – Análise comparativa dos Edifícios Especiais planeados e a estrutura actual.

ANÁLISE DOS EDIFÍCIOS ESPECIAIS DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.33.

Edifícios Especiais do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos. | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À LOCALIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS ESPECIAIS NO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS
ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.34.

Estrutura actual sobreposta na zona dos Edifícios Especiais do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos. | Arqto. Arménio Losa | 1963



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

Os edifícios especiais demarcados no plano de 1963, na actual estrutura urbana reconhecemos apenas um – a Quinta dos Ingleses situada no limite do concelho, na Estrada da Circunvalação. Porém, os outros dois edifícios não existem na nossa investigação consultamos as plantas de 1952 de forma a podermos fazer a sua caracterização na estrutura urbana da época e sabermos se se

tratavam de edifícios de carácter público. Identificamos apenas a existência de outras duas quintas com uma área envolvente de grandes dimensões; na nossa investigação apenas podemos afirmar que não se tratava de edifícios de carácter público.

3.3.6. – Análise comparativa da Zona Industrial planeada e a estrutura actual.

ANÁLISE DA ZONA INDUSTRIAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.35.

Zona Industrial do Plano de Urbanização da
Zona Sudeste de Matosinhos | Arqto.
Arménio Losa | 1963



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

Reconhecemos na actual estrutura urbana, pela composição do tecido urbano, ainda uma área caracterizada por edifícios de Outros usos sem residência. Área que se encontra actualmente em substituição, conforme vemos também pela mancha de Ruína /Demolição. Esta área de um tecido industrial está em substituição por um tecido fortemente habitacional e de equipamentos públicos.

ESTRUTURA ACTUAL SOBREPOSTA À ZONA INDUSTRIAL DO ANTEPROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS

ARQTO. ARMÉNIO LOSA | 1963

Figura III.3.36.

Estrutura actual sobreposta na Zona Industrial do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos.

- HABITAÇÃO
- MISTO
- OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- RUÍNA / DEMOLIÇÃO
- INDUSTRIA



Fonte:

Elaboração do desenho através da digitalização do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos, do Arqto. Arménio Losa, 1963, expressamente trabalhado para este estudo.

IV

As cidades na cidade

“A construção da cidade – de uma parte da cidade – combina ao longo do tempo diversas operações sobre terreno e edificação, e a complexidade do seu resultado não é apenas a repetição de tipos ou justaposição de tecidos, mas exprime o processo de encadeamento no qual as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios”.⁶²

⁶² Morales, Manuel de Sola, *Spazio, Tempo e Città* in Lotus nº51, Milão, 1987, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 363.

IV

1 - Multiplicidade de identidades.....	252
2 - Estrutura de matriz medieval.....	255
2.1 - Traçado viário.....	259
2.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	259
2.3 - Morfologia da via.....	264
2.4 - Rede de mobilidade.....	264
2.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	267
2.6 - Análise de unidades morfológicas.....	271
2.7 - Edifícios destacados.....	279
2.8 - Continuidade da morfologia urbana.....	281
3 - Estrutura de matriz industrial.....	286
3.1 - Traçado viário.....	289
3.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	289
3.3 - Morfologia da via.....	294
3.4 - Rede de mobilidade.....	296
3.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	298
3.6 - Análise de unidades morfológicas.....	302
3.7 - Edifícios destacados.....	310
3.8 - Continuidade da morfologia urbana.....	312

4 - Estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno.....	314
4.1 - Traçado viário.....	317
4.2 - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio.....	320
4.3 - Morfologia da via.....	324
4.4 - Rede de mobilidade.....	326
4.5 - Morfologia do construído, estudo funcional.....	328
4.6 - Análise de unidades morfológicas.....	334
4.7 - Edifícios destacados.....	345
4.8 - A porta da cidade.....	348
 5 - Multiplicidades morfológicas.....	 350
5.1 - Áreas de gênese ilegal.....	350
5.2 - Áreas de transição.....	357
5.3 - Vazios urbanos.....	361
5.3.1 - Tipologia de vazios.....	373

1 - Multiplicidade de identidades

Investigar os suportes físicos e o conjunto edificado com base em instrumentos da análise tipo - morfológica, do projecto e do desenho - revela-se importante para a caracterização urbana e arquitectónica das homogenias e heterogenias que compõem a cidade.

A fragmentação morfológica, tipológica e funcional dos factos urbanos na cidade contemporânea é assim objecto de investigação – procurar identificar as características morfológicas da estrutura urbana de Matosinhos no processo de desenvolvimento e transformação da Cidade com o objectivo de caracterizar situações de continuidade e de ruptura.

Consideramos importante aprofundar o significado desta asserção, uma vez que a análise da forma da cidade nos oferece distintas leituras sobre o fenómeno de *fragmentação*. Parece existir uma fragmentação negativa correspondente à incapacidade ou demissão do entendimento global da complexidade do fenómeno urbano. Tratar-se-á da concepção do fragmento como peça autónoma, à priori, como valor sectorial independente, como alibi para um sistema de relações autistas entre as diversas partes da cidade.

Haverá, por outro lado, um sentido de fragmentação positiva capaz de integrar a multiplicidade de identidades, uma vez que a cidade é antes de mais o território de confronto entre as distintas concepções de polis e de urbanidade.

“Consideramos que o papel principal da arquitectura na construção da cidade consolidada será o de tentar “cerzir e articular” fragmentos de cidade na cidade existente. Dever-se-á procurar na história da cidade construída as regras dominantes da sua urbanidade e a partir delas tentar recriar, com segurança, um fio condutor, único certificado de que o nosso trabalho não será aleatório, mas poderá ser inserido no processo colectivo da construção urbana”.⁶³

A falência da análise territorial “clássica” e a modificação da problemática da cidade contemporânea (entre as quais a periferia, sem qualquer relação de legibilidade com conceitos globalizadores de traçados urbanos, espaços públicos e de forma de cidade) fazem surgir no planeamento a figura do arquitecto não apenas como urbanista mas sobretudo como *investigador dos fenómenos urbanos* enquanto factos arquitectónicos a construir.

⁶³ Fernandes, Francisco Barata *Transformação e Permanência na Habitação Portuguesa: As Formas da Casa na Forma da Cidade*, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 304.

Para descrever e restaurar todos esses *fragmentos* da realidade material que está diante de nós, sujeitos urbanos, precisamos de *referências*. O passado transforma-se em História e esta aproxima-se do presente. A realidade contemporânea é então o suporte da memória, esse lugar imaginário, onde se acomodam os reportórios seleccionados do tempo: “A cidade é redundante: repete-se para que haja qualquer coisa que se fixe na mente. A memória é redundante: repete os sinais para que a cidade comece a existir.”⁶⁴

A cidade é uma conjunção de dados que se (des)articulam, configurando um espaço marcado pela sobreposição de funções, percursos, símbolos, formas e espaços que garantem o controlo de um território, ao mesmo tempo que possibilita a gestão colectiva. Esse fenómeno global inscreve-se nas agendas de urbanistas, geógrafos, sociólogos, antropólogos, desafiando os pilares do saber disciplinar especializado, colocando para cada um a necessidade de repensar a prática fragmentária que vem caracterizando a ciência moderna. O que se impõe é que na cidade os problemas são construídos em rede, cujos *nós* apontam para ligações muito complexas em que o imperativo é definir articulações, derrubando as barreiras que se apresentam entre homens e coisas.

A cidade, dessa forma, pode ser assemelhada a um grande puzzle, cujas peças se encontram misturadas, com pouca definição. Entretanto, se entendida como *conjunto de fragmentos*, perceber-se-á que existem pontos de ligação entre as partes e o todo, sejam esses pontos cores, formas ou desenhos, que se vão encaixando numa montagem atenta de quem manuseia o jogo da totalidade. Neste jogo, o espaço citadino é produtor de sentidos, sendo igualmente um sistema aberto à renovação que se apresenta a partir das interacções entre os seus habitantes e suas estruturas concretas e imaginárias.

A cidade é assim um grande campo de *significados fragmentados* que têm uma dimensão própria e autónoma e, ao mesmo tempo, se relacionam. É dessa forma que se pode perceber o sentido ambíguo e relacional de cada *fragmento* e da sua composição na constituição do todo: móvel, fixo, aberto e fechado. Na cidade figuram imagens/sombras que subvertem, a qualquer instante, a razão geometrizarante que organiza os seus espaços, colocando em evidência que na solidez e precisão de suas estruturas - casas, ruas, viadutos, praças - estão conjugadas as indeterminações e pulsações que fundamentam o seu universo.

Deve-se fazer um exercício mais ousado e complexo do que apenas visualizar a dicotomia teoria/prática e tecer construções mais humanas capazes de articular espaços onde o novo/velho e o moderno/arcaico sejam expressões de um mundo marcado pela possibilidade do diálogo entre as diferentes partes.

⁶⁴ Idem, pág. 23.

Fugir do discurso que reveste o novo com roupagens coloridas e atraentes ou que reduz a urbanidade às expressões mais perversas da vida em sociedade (como a explosão da violência, da miséria, da mediocridade humana) é um passo importante. Investir numa nova “estética” de pensar e produzir o mundo de forma ampliada, actualizada e aberta é talvez o maior investimento que se possa fazer. Como fazer? Que metodologia é possível ser aplicada para que se possa (re)descobrir a cidade? O caminho faz-se caminhando.

Caminante, son tus huellas	Caminhantes, são teus rastos
el camino y nada más;	o caminho e nada mais;
caminante, no hay camino,	caminhante, não há caminho,
se hace camino al andar.	faz-se caminho ao andar.
Al andar se hace camino,	Ao andar faz-se caminho,
y al volver la vista atrás	e ao olhar-se para trás
se ve la senda que nunca	vê-se a senda que jamais
se ha de volver a pisar.	se há-de voltar a pisar.
Caminante, no hay camino,	Caminhante, não há caminho,
sino estelas en la mar...	somente sulcos no mar... ⁶⁵

Mas é preciso ter um desígnio. O poeta António Machado diz que o caminho se faz caminhando. E sabe que o “Caminho se faz caminhando” porque olha para trás e observa o que já andou e como andou. Numa interpretação primária esta ideia do “caminho faz-se caminhando” dá muitas vezes a ideia do “caminheiro” a andar à toa, impelido por uma espécie de inércia locomotora. É preciso transbordar, disseminar, circular as informações, as ideias para que se possam principiar novos percursos.

⁶⁵ Machado, António, *Antologia Poética*, Edições Cotovia, 2ª Edição, 1999, pág. 151

2 - Estrutura de matriz Medieval

A área-estudo de Matosinhos é constituída por partes distintas de cidade que correspondem a sucessivas fases do seu processo de transformação e expansão que podem ser identificadas, não só ao nível da diferente estruturação urbana mas também nas diferentes relações entre si. Este conhecimento, por um lado, significa um aprofundamento da própria cidade ou de parte dela e da sua arquitectura, por outro lado, permite-nos definir parâmetros pré-seleccionados para uma análise dos processos de transformação e formação específicos de determinadas partes da cidade.

O nosso estudo não se restringe apenas à análise do lote em si próprio, mas remete-nos para a análise de áreas urbanas mais amplas, entendidas como *unidades morfológicas* onde através da leitura do seu processo histórico de formação, das suas características arquitectónicas e dos seus usos será possível identificar e evidenciar homogeneidades, heterogeneidades, sobreposições, rupturas e permanências.

Este estudo é realizado com o único objectivo de se aprofundar o conhecimento dos fenómenos urbanos da área-estudo. No entanto, estamos convictos de que a sua realização é fundamental para a concretização de futuras intervenções a desenvolver, quer através do projecto, quer através do plano e da gestão urbana.

A área estudo engloba três fases de transformação e expansão fundamentais na história da cidade e do modelo de cidade: a *matriz Medieval*, a *matriz Industrial*, a *matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno*.

Reconhecemos uma primeira estrutura - **a de matriz Medieval** - resultante de um processo longo e contínuo de crescimento. A malha é caracterizada por um conjunto de morfologias diferenciadas, representativas de um modelo bem articulado de forma a constituir um contínuo urbano.

O processo de crescimento desta parte de cidade pode ser entendido como *orgânico* na medida em que, a forma da cidade no seu conjunto não foi fruto de uma acção de planeamento ou de desenho, apesar de existirem pequenas parcelas resultantes deste processo.

A forma da cidade é mais casual do que intencional, uma vez que resulta do conjunto das várias partes cuja complexidade de formas se caracteriza por uma diversidade morfológica e espacial que abriga uma grande variedade de funções.

O atributo mais importante desta parte de cidade é o padrão de organização do espaço urbano caracterizado pela coexistência de uma homogenia de tipologias habitacionais, de usos e de classes sociais.

Figura IV.1

Mancha da Estrutura de Matriz Medieval |
2007



Fonte:

Ortofotomapa (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos.

Esta área cuja formação apresenta características de matriz medieval desenvolve-se num terreno cujo relevo é pouco acentuado, da cota 0 até á cota 30, e é delimitado a norte pela Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, a sul pela rua do Godinho, a ponte pela Rua Heróis de França e a nascente pela avenida D. Afonso Henriques.

Figura IV.2

Mancha da Estrutura de Matriz Medieval |
2007



Fonte:
Ortofotomapa (2007) da Câmara Municipal de
Matosinhos.

Figura IV.3.

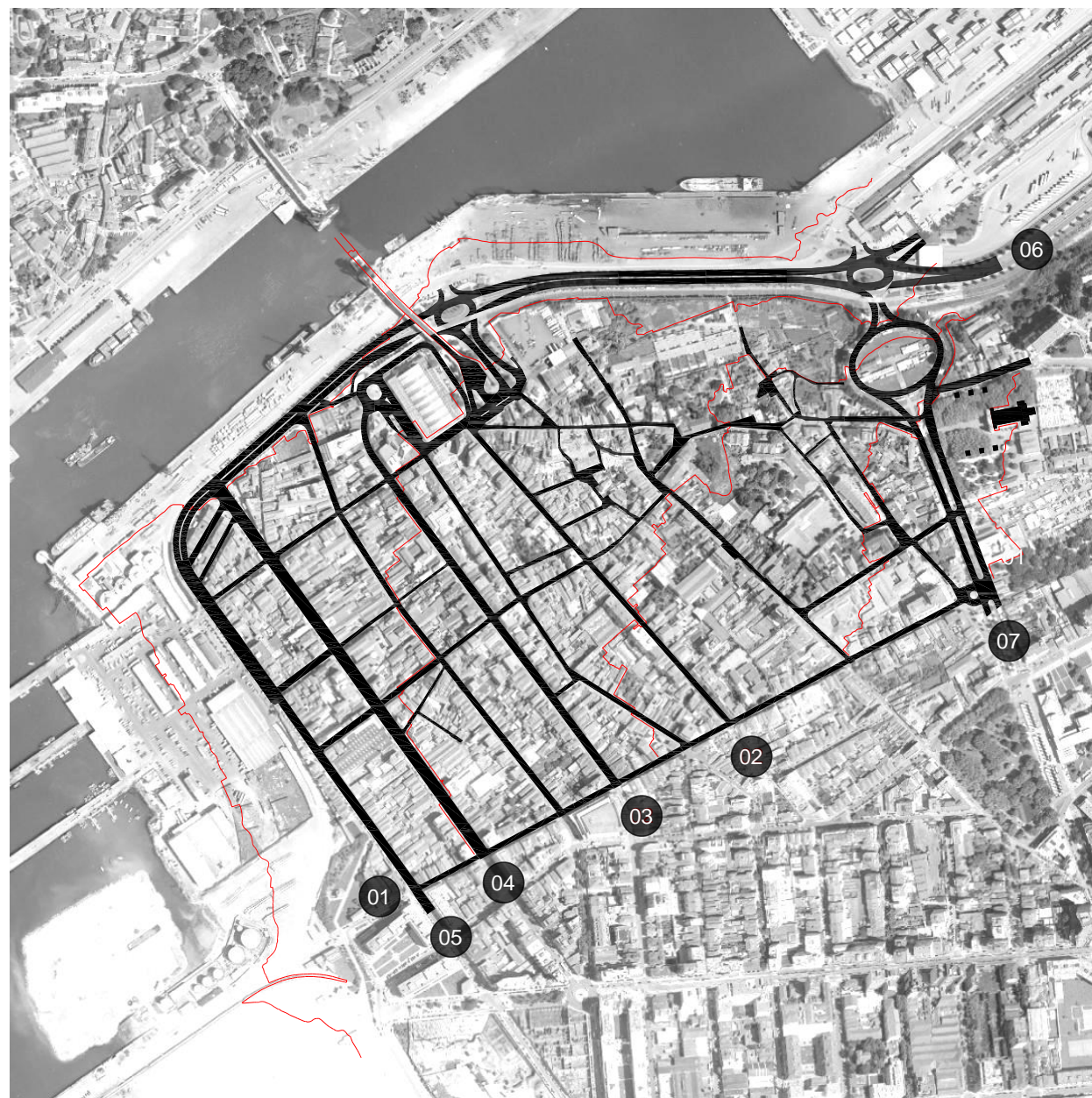
Vias adaptadas sobre a Morfologia do Terreno.

- 01 RUA DO GODINHO
- 02 RUA ÁLVARO CASTELÕES
- 03 RUA BRITO CAPELO
- 04 AVENIDA SERPA PINTO
- 05 RUA HERÓIS DE FRANÇA
- 06 AVENIDA DUARTE PACHECO
- 07 AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES

 RELAÇÃO DA ESTRUTURA VIÁRIA
COM A MORFOLOGIA DO TERRENO

Fonte:

Ortofotomapa (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos.



2.1. - Traçado Viário

O traçado viário adapta-se à morfologia do terreno, algumas vias irregulares de perfil reduzido, criando na actual estrutura urbana alguns problemas de circulação automóvel (de salientar que estas vias foram concebidas para andar a pé ou com animais).

A dimensão das ruas é predominantemente entre cinco e sete metros de largura, exceptuando a rua de Brito Capelo e a rua Heróis de França com dezasseis metros, a avenida de Serpa Pinto com vinte metros e a avenida D. Afonso Henriques com trinta metros, vias que não são de matriz medieval.

As ruas delimitam os quarteirões de pequenas parcelas e com uma forma por vezes irregular. Assumem-se como o elemento base do espaço urbano onde existe uma relação directa entre a rua e o edifício.

Figura IV.4.

Riquesa Espacial e perspectivas interrompidas

Fonte:
Fotografias da Autora



2.2. - Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio

Ao reflectirmos sobre a morfologia da parcela na estrutura medieval consideramos importante analisar a morfologia do espaço construído e a morfologia do espaço vazio. Nesta análise verificamos que o espaço construído se situa em todo o perímetro do elemento base do espaço urbano que é o quarteirão e que se verifica uma relação directa entre o lote e a via.

Figura IV.5.
Morfologia da Parcela

■ ÁREA DA PARCELA

Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de
Matosinhos, expressamente trabalhada para este
estudo.

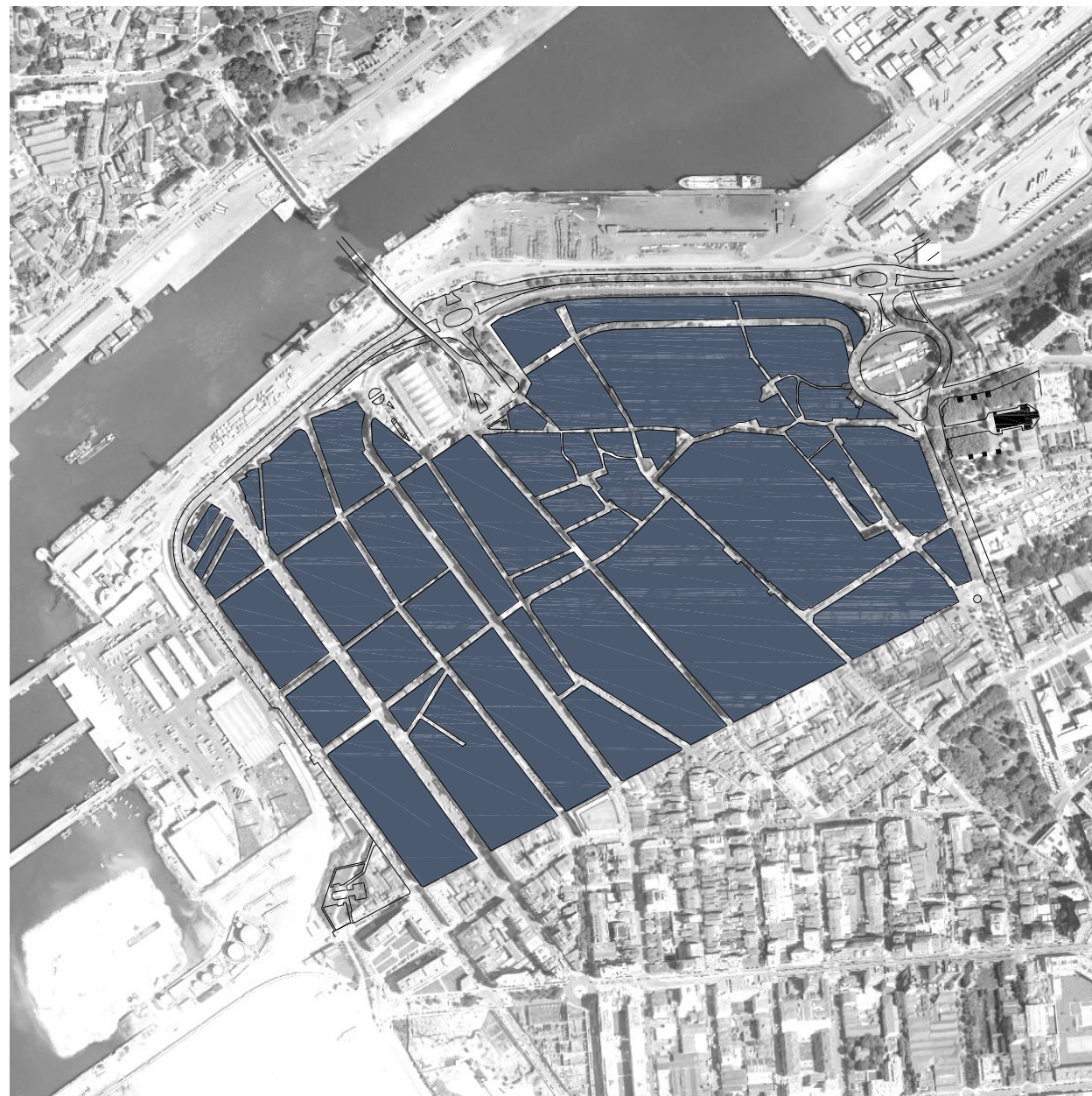


Figura IV.6.

Morfologia do Espaço Construído (a negro)
na morfologia da Parcela



Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de
Matosinhos, expressamente trabalhada para este
estudo.

Figura IV.7.

Morfologia do Espaço Vazio (a negro) na morfologia da Parcela



Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

Na análise da morfologia do espaço vazio com o elemento base do espaço urbano que é o quarteirão, verificamos que não existe nenhuma relação directa. O espaço vazio assume-se como o espaço residual do espaço construído com uma morfologia irregular. Verificamos que assume uma relação directa na sua morfologia com o espaço construído, a parcela.

A nível espacial e visual encontramos na leitura do espaço urbano uma riqueza espacial e perspectivas interrompidas, o espaço público é antes de mais um espaço do outro, onde as diferenças se cruzam e, por vezes se entrelaçam, onde a riqueza da diversidade se espraia ou se agrega em núcleos.

Na análise da morfologia do espaço construído (Figura.IV.6. da página 261) sobre a morfologia da parcela verificamos uma relação directa entre a arquitectura e o tipo de lote em que está implantada – o lote individual - a casa com jardim particular.

Na morfologia do espaço vazio (Figura.IV.7. da página 262) a negro) com a morfologia da parcela, verificamos uma relação directa com o espaço construído – casa com jardim. Assume-se com um espaço residual do edificado. E individual na relação directa com a parcela. Assumem-se como espaços verdes da cidade, constituídos pelos quintais que todas as casas possuem nas “traseiras”.

Tem um enorme potencial estratégico no futuro da cidade pela sua leitura global na unidade que é o quarteirão.

2.3. – Morfologia da Via

No estudo de classificação da morfologia da via (Figura.IV.8. da página 265) é predominante a *via recta regular* e a *via curvilínea irregular*. Na análise não obtivemos uma relação directa entre a largura da via e a classificação da morfologia da via.

Constatámos em termos de traçado urbano, a predominância da Via Recta Regular, resultante da adaptação do traçado regular ao sítio e morfologia do terreno. Verificamos também no lado nascente, junto à Ireja do Senhor de Matosinhos, o traçado de via mais irregular onde as ruas por vezes se tornam aparentemente labirínticas.

Na zona do Mercado de Matosinhos identificámos o traçado de Via Curvilínea regular em que se já se reconhece a existência de uma intenção planeadora.

Da análise do desenho do edificado na parcela, implantação no perímetro de cada lote de cada unidade que é o quarteirão, a fachada assume uma relação directa com o traçado; não temos na malha urbana a identificação de vias secundárias.

2.4. – Rede de Mobilidade





No contexto de análise da forma urbana em Matosinhos após a análise da via adaptada à morfologia do terreno consideramos importante a análise da rede de mobilidade (Figura.IV.9. da página 266) como um fluído circulatório que alimenta e conecta as diferentes partes de um organismo vivo que é Matosinhos – uma forma de vincular todas as partes da cidade ao tempo presente.

A rede de transportes tem a sua inserção baseada numa directa relação com as vias de maior largura, isto é, a rua Heróis de França com dezasseis metros de largura; a avenida Serpa Pinto com 20 metros de largura; a rua Álvaro Castelões com 10 metros (via que mantém um importante eixo de ligação com o mercado municipal) e a avenida do Engenheiro Duarte Pacheco com 20/30 metros de largura (Figura IV.3 da página 258). Estas vias são servidas com uma rede de transportes do S.T.C.P. e por um operador privado, a Resende.

A rua Brito Capelo com 16 metros de largura é um importante eixo da estruturação urbana de Matosinhos, recentemente redefinida para o traçado da linha do Metro.

Figura IV.8.

Classificação da Morfologia da Via

-  VIA CURVILINEA REGULAR
-  VIA RECTA REGULAR
-  VIA NÃO INTEGRADA
-  VIA IRREGULAR

Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



Figura IV.9.

Mobilidade – Rede de Transportes



Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

2.5. – Morfologia do Construído, estudo funcional

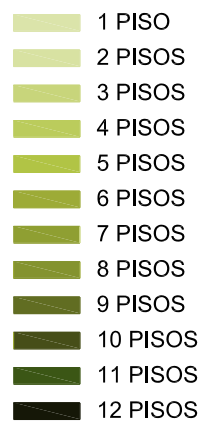
Na relação do edifício com o quarteirão, o posicionamento deste concentra-se na periferia ou no perímetro do quarteirão, em contacto directo com a rua, deixando livre a zona posterior de cada lote. Nesta área de Matriz Medieval na análise da relação do edifício com a via não identificamos nenhum edifício perpendicular ou edifício aleatório com a via.

Assim, o quarteirão define-se nesta área de matriz medieval como um contínuo de edifícios agrupados perimetralmente e o lote é assim a unidade identificável na estrutura urbana.

Na análise das cérceas do edificado verificamos uma grande homogenia na sua composição, nomeadamente edifícios de um, dois e três pisos. Verificamos ainda na estrutura actual uma substituição pontual do edificado neste tecido o que provoca por vezes rupturas numa imagem predominantemente uniforme.

A área do edificado tem uma relação homogénea e directa com a largura das fachadas (dentro da escala do edifício), confinantes, sem no entanto se perder a ideia unitária da unidade – o lote. O resultado conseguido na sua leitura é uma volumetria ajustada ao local pela sua “unidade” patente na definição dos percursos e espaços.

Figura IV.10.
Cércea dos Edifícios



Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



Figura IV.11.

Relação do Edifício com a Via.

- EDIFÍCIO PARALELO
- EDIFÍCIO PERPENDICULAR
- EDIFÍCIO ALEATÓRIO
- RUÍNA | DEMOLIDO

OS EDIFÍCIOS SÃO SEMPRE PARALELOS À VIA.

Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



Figura IV.12.
Morfologia Funcional

- HABITAÇÃO
- MISTO (COMÉRCIO + HABITAÇÃO)
- OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- RUÍNA / DEMOLIDO

Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



No estudo da morfologia funcional a mancha é predominantemente *Mista*. Esta caracterização deve-se à tipologia do edifício que no piso térreo é quase sempre ocupado por lojas, adquirindo assim a rua, por vezes, uma extensão do mercado. Predomina também uma acentuada mancha respeitante à *Habitação* sendo de percentagem reduzida os edifícios destinados a *Outros usos sem residência* e a quase total inexistência de edifícios em *Ruína ou demolidos*.

2.6. – Análise de Unidades morfológicas

No relacionamento do modelo de cidade com a época de formação do lote e do seu papel na constituição da malha urbana foi seleccionada uma amostragem que caracterizamos segundo os níveis de análise atrás citados.




Consideramos nesta amostragem os exemplos mais representativos cujas características urbanas e arquitectónicas permitem a sua identidade e individualização em relação ao conjunto urbano.

Trata-se de “três unidades morfológicas” de lotes com logradouro privativo assentes numa base plana, formando quarteirões cujo interior actualmente é densamente ocupado no piso térreo. A frente de maior ocorrência é de aproximadamente 6, 7 e 8 metros e corresponde normalmente a edifícios de dois e três pisos com profundidade superior a 20 metros. No âmbito deste estudo não elaboramos uma análise respeitante à matriz de acesso e distribuição interna do edifício, contudo salientamos a sua importância, designadamente na avaliação da capacidade de integração de novos usos.

Figura IV.13.

Localização das três Unidades Morfológicas de Matriz Medieval Q1, Q2 e Q3



-  QUARTEIRÃO 1
-  QUARTEIRÃO 2
-  QUARTEIRÃO 3

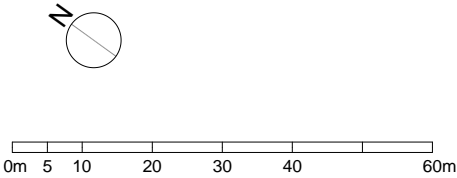


Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.14.
Dimensão do Lote da Unidade Morfológica
de Matriz Medieval | Quarteirão 1 | Q1



LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q1 DA ESTRUTURA MEDIEVAL



Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

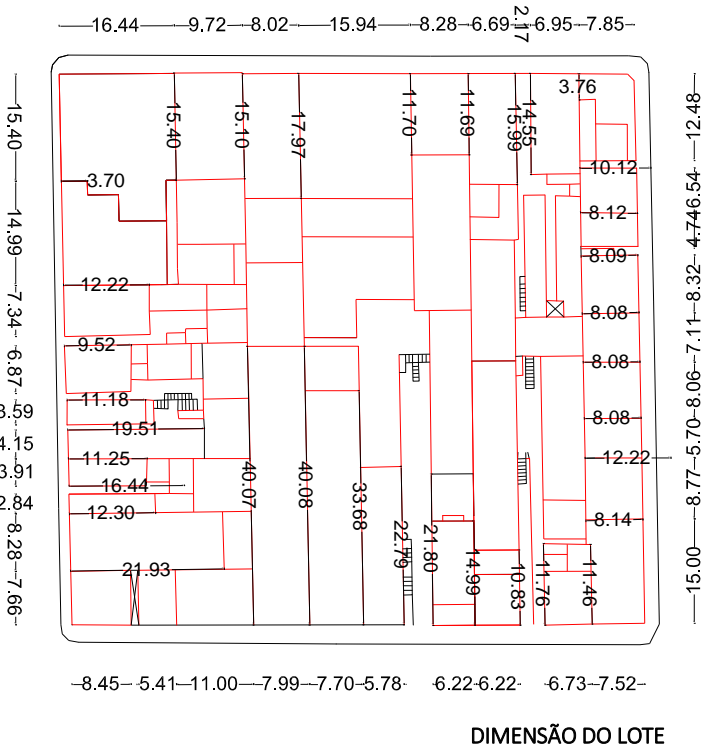
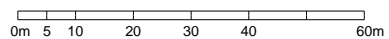
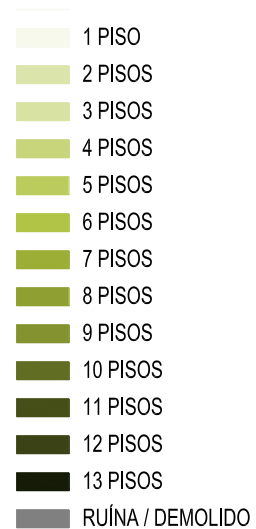


Figura IV.15.

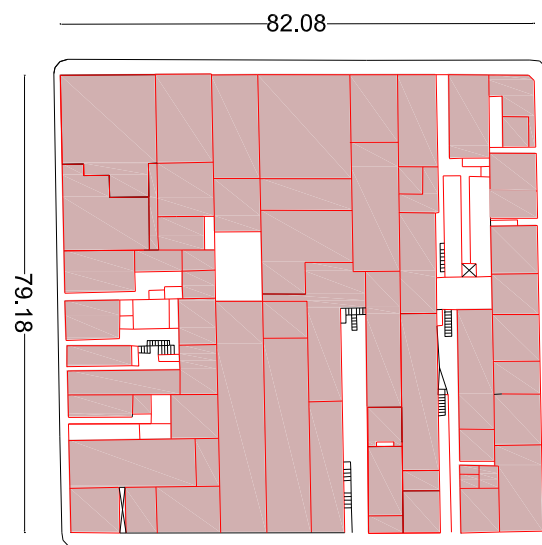
Unidade Morfológicas de Matriz Medieval |
Quarteirão 1 | Q1

QUARTEIRÃO 1 – Q1

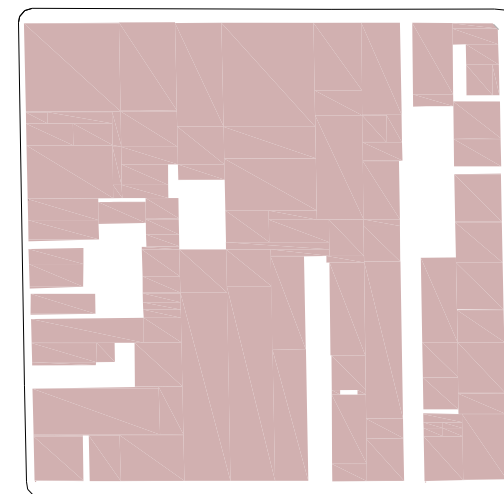


Fonte:

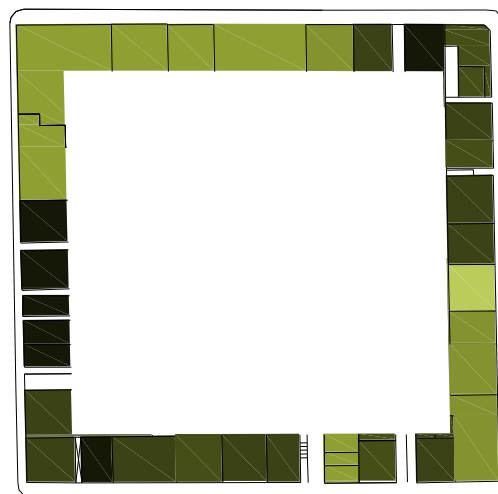
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



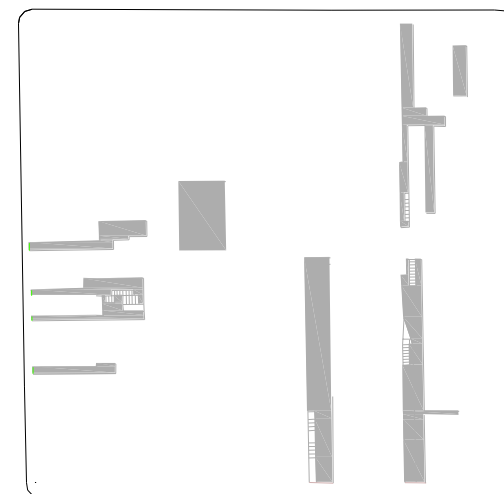
QUARTEIRÃO Q1



MANCHA DO CONSTRUÍDO



CÉRCEA

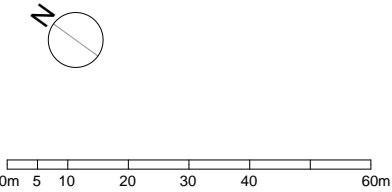


MANCHA DO VAZIO

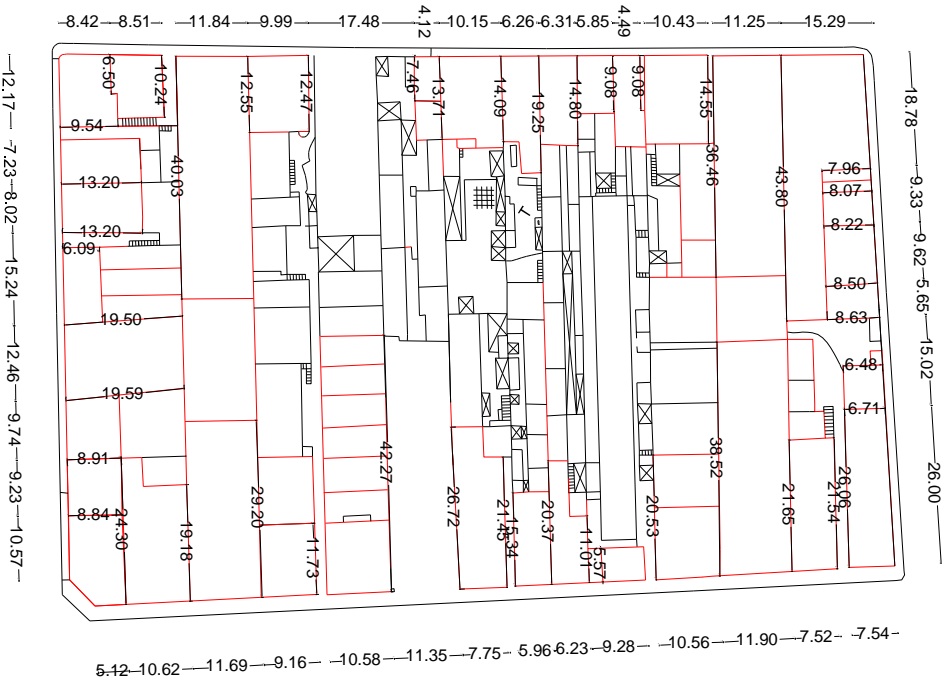
Figura IV.16.
Dimensão do Lote da Unidade Morfológica
da Matriz Medieval | Quarteirão 2 | Q2



LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q2 DA ESTRUTURA MEDIEVAL



Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



DIMENSÃO DO LOTE

QUARTEIRÃO 2 – Q2

Figura IV.17.

Unidade Morfológicas de Matriz Medieval |
Quarteirão 2 | Q2

- 1 PISO
- 2 PISOS
- 3 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- 6 PISOS
- 7 PISOS
- 8 PISOS
- 9 PISOS
- 10 PISOS
- 11 PISOS
- 12 PISOS
- 13 PISOS
- RUÍNA / DEMOLIDO



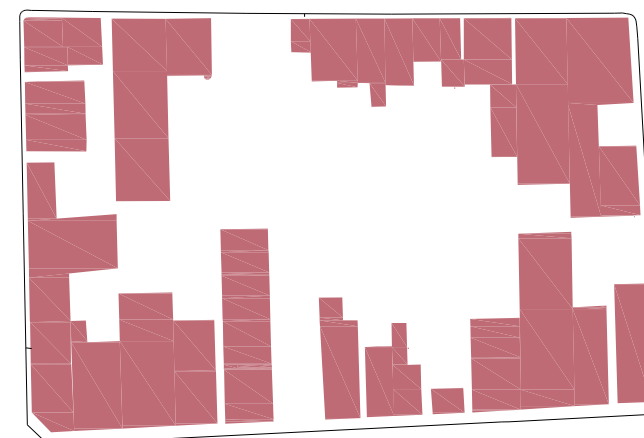
0m 5 10 20 30 40 60m

Fonte:

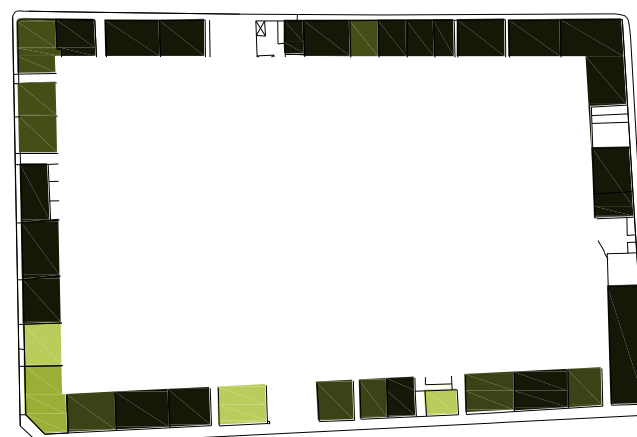
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.



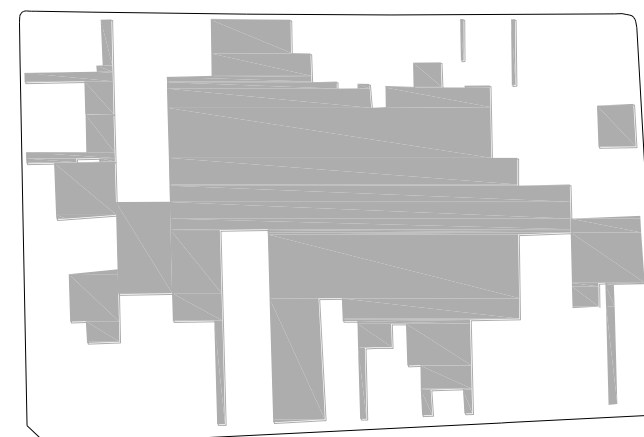
QUARTEIRÃO Q2



MANCHA DO CONSTRUÍDO



CÉRCEA

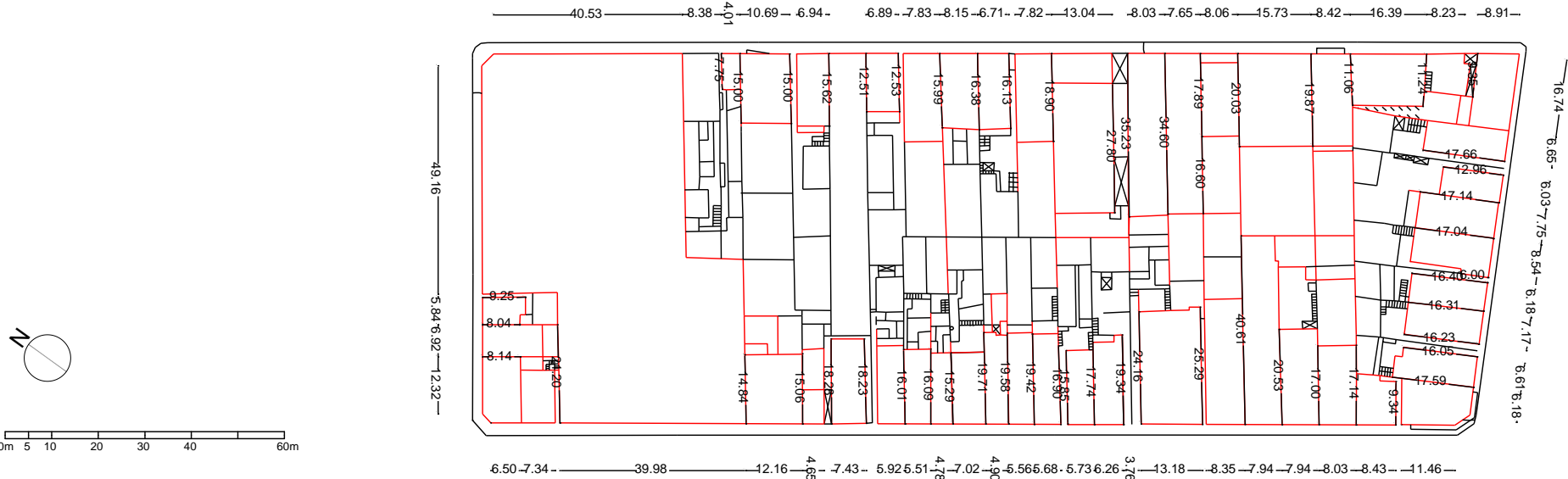


MANCHA DO VAZIO

Figura IV.18.
Dimensão do Lote da Unidade Morfológicas
de Matriz Medieval | Quarteirão 3 | Q3



LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q3 DA ESTRUTURA MEDIEVAL

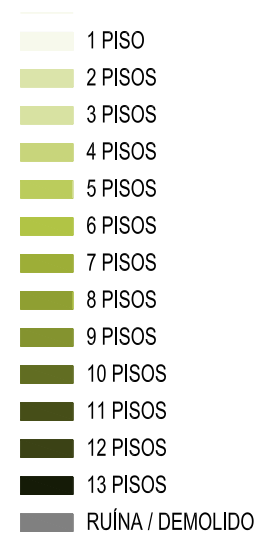


DIMENSÃO DO LOTE

Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de
Matosinhos, expressamente trabalhada para este
estudo.

Figura IV.19.

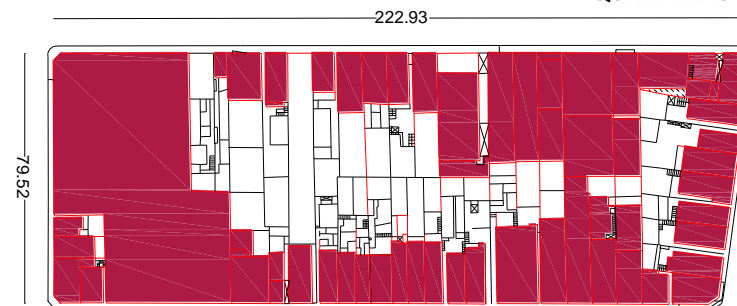
Unidade Morfológicas de Matriz Medieval |
Quarteirão 3 | Q3



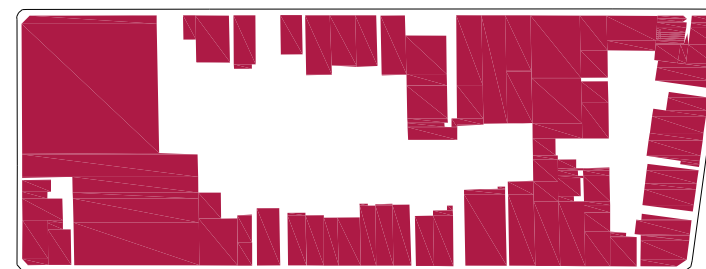
0m 5 10 20 30 40 60m

Fonte:
Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de
Matosinhos, expressamente trabalhada para este
estudo.

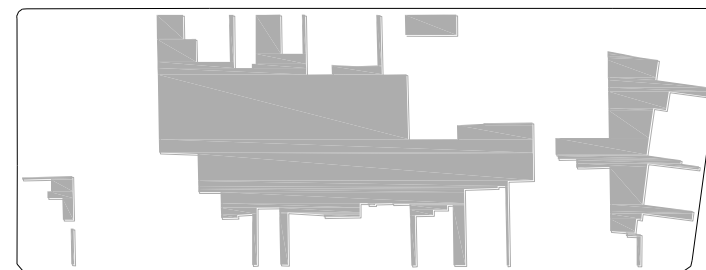
QUARTEIRÃO 3 – Q3



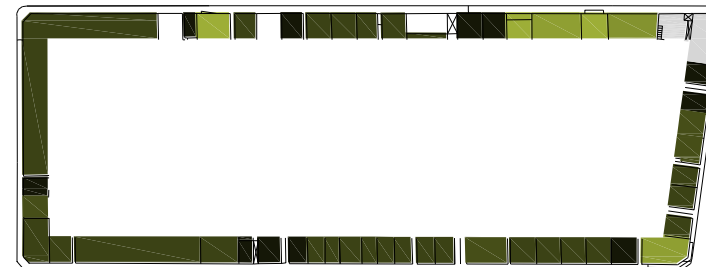
QUARTEIRÃO Q3



MANCHA DO CONSTRUÍDO



MANCHA DO VAZIO



CÉRCEA

2.7. – Edifícios destacados

Na análise consideramos importante a caracterização dos edifícios públicos na cidade que se distinguem pelo seu aspecto, pela sua natureza simbólica ou ideológica e pela sua função. São edifícios que demarcam pontos particulares e por vezes, lugares de excepção, que se diferenciam no tecido urbano. Ao nível da cidade constituem uma parte da estrutura e afirmam-se localmente pela sua singularidade e por um programa particular.

Assim, nesta estrutura de matriz medieval, identificamos três equipamentos públicos que merecem destaque, por um lado a igreja e o mercado, dois equipamentos activos na actual estrutura urbana e por outro lado o teatro Constantino Nery que se encontrava em estado de degradação e foi recuperado em 2008. A igreja e o mercado são elementos físicos importantes na sua forma e significado, sendo ritualmente dominantes, embora nenhum deles seja estruturador de traçados, contrapondo-se deste modo à estrutura “anónima” do restante tecido.

Verificamos assim a não existência de espaços de carácter público, o que poderia permitir a associação de uma “praça de mercado” e uma “praça de igreja” a cada um destes equipamentos, com funções e localização diferentes na estrutura urbana, sendo-lhe possível um espaço público colectivo.

Não podemos deixar de referir o ano de 1733, ano de conclusão das obras da nova fachada do edifício mais importante de Matosinhos, a Igreja do Bom Jesus ou de S. Salvador. De facto, quer pela sua localização, quer pelo excelente traço do seu desenho, atribuído ao arquitecto Nicolau Nazoni, esta igreja tornou-se um importante templo de festividades religiosas e foi considerado por alguns autores como *um factor importante na evolução urbana de Matosinhos*.

Um outro equipamento importante é o teatro Constantino Nery⁶⁶ que se encontrava em avançado estado de degradação. Situado na avenida Serpa Pinto, inaugurado em 10 de Junho de 1906, na “época em que a existência de uma casa de espectáculos era considerada mais do que um equipamento de lazer, era uma verdadeira marca da “Civilização”, símbolo da prosperidade e do dinamismo económico e social da cidade”.⁶⁷

⁶⁶ Em 2008 foi a recuperado e assume-se como uma das principais infra-estruturas culturais da cidade de Matosinhos e Grande Porto.

⁶⁷ Varela, José Manuel, O “Cynematographo Deslumbrante”. Breves notas para a história do cinema em Matosinhos, Matesinus, nº1/2, 1995/1996, pág. 46-50

Figura IV.20.

Localização dos Equipamentos Públicos

- 01 ESCOLA
- 02 TEATRO
- 03 IGREJA
- 04 MERCADO MUNICIPAL
- 05 CASA DA JUVENTUDE

Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

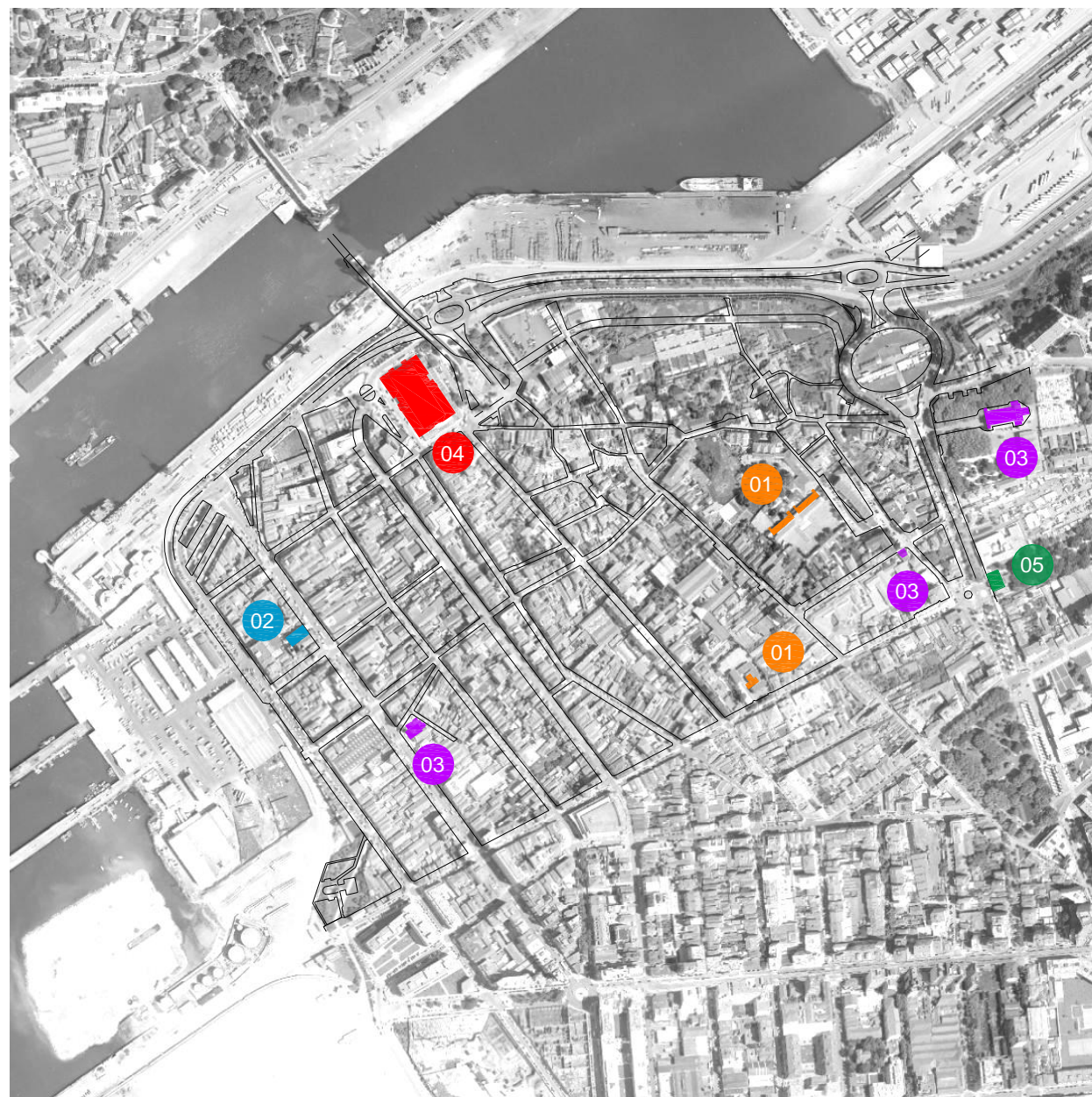


Figura IV.21.

Equipamentos Públicos

1 | IGREJA DO SENHOR DE MATOSINHOS

2 | MERCADO MUNICIPAL

3 | TEATRO CONSTANTINO NERY

Fonte:

Fotografias da Autora.



1



2



3

O Mercado Municipal pela sua inserção na estrutura urbana – a sua singularidade se diferencia e destaca no tecido urbano em relação á tipologia construtiva vizinha (como se pode verificar na planta de localização dos equipamentos públicos) mereceu um estudo mais aprofundado de análise urbana.

A análise das permanências e transformações do espaço urbano onde se insere este equipamento, o mercado e a sua relação com a envolvente, podemos concluir e afirmar que este edifício público de carácter simbólico para uma *cidade de mar e horizonte*, assume um papel marcante na estrutura urbana, quer pelo lugar de excepção, quer pela sua escala. Contudo, não se assume como um elemento estruturador de traçados e ordenador de um espaço urbano.

2.8. – Continuidade da morfologia urbana

A continuidade da morfologia urbana neste crescimento por partes, expansão para Sul, é garantida por uma atitude perante o tecido urbano existente que preserva a sua continuidade. A área nova a ser urbanizada procurou um bom número de ligações com a malha existente.

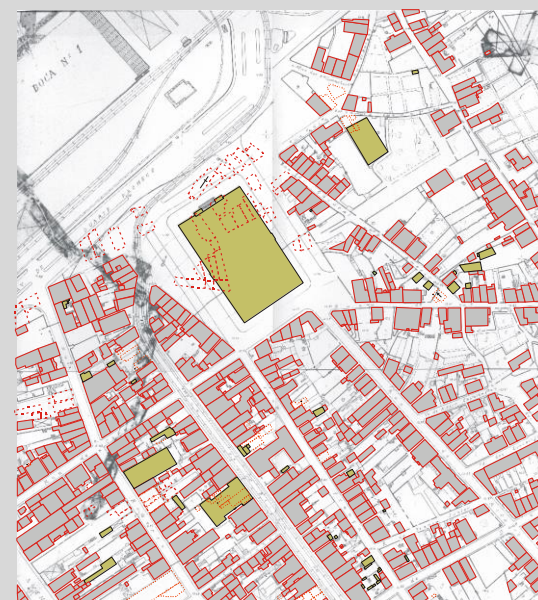
A existência de zonas perfeitamente diferenciadas morfologicamente e a falta de homogeneidade da malha não impedem entretanto, que a cidade funcione como um todo coerente, formando um tecido contínuo sem que existam subdivisões ou fronteiras óbvias.

Figura IV.22.

Permanências e transformações no espaço urbano – Mercado Municipal



Planta de 1942



Planta de 1952



Planta de 1965



Planta de 2007

Fonte:

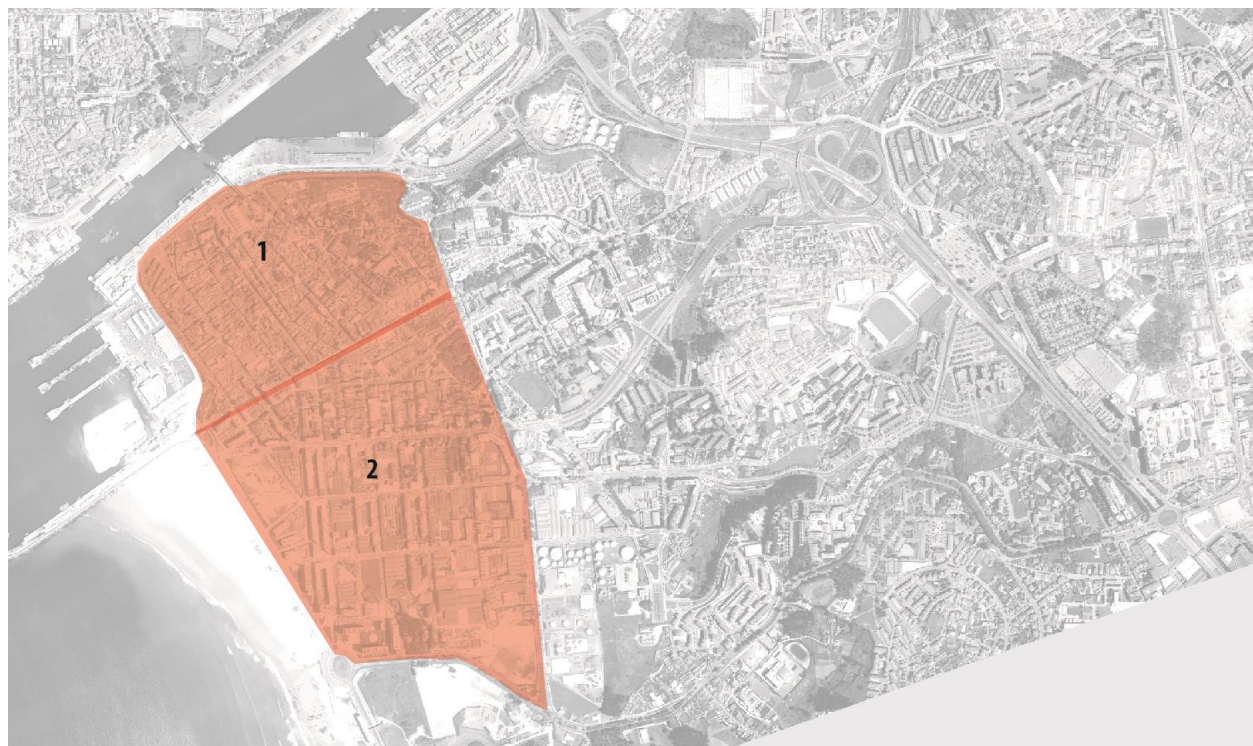
Cartografia Digital 1942, 1952, 1965 e 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

Assim pode dizer-se que a cidade tem uma estrutura de matriz medieval, na sua expansão para sul, uma estrutura de matriz Industrial, constitui um conjunto de malhas bem articuladas de modo a formar uma unidade.

As várias partes que constituem este conjunto (ou unidade) têm características perfeitamente identificáveis e uma identidade própria.

Figura IV.23.

Várias partes deste conjunto – Estrutura Medieval e Estrutural Industrial - com características e identidade próprias.



A estrutura medieval (1) na sua expansão para sul, estrutura Industrial (2), constitui um conjunto de malhas bem articuladas, de continuidade de modo a formar uma Unidade.

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.24.

Tecidos da estrutura urbana com características e identidade próprias.

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



1 – Tecido da estrutura medieval

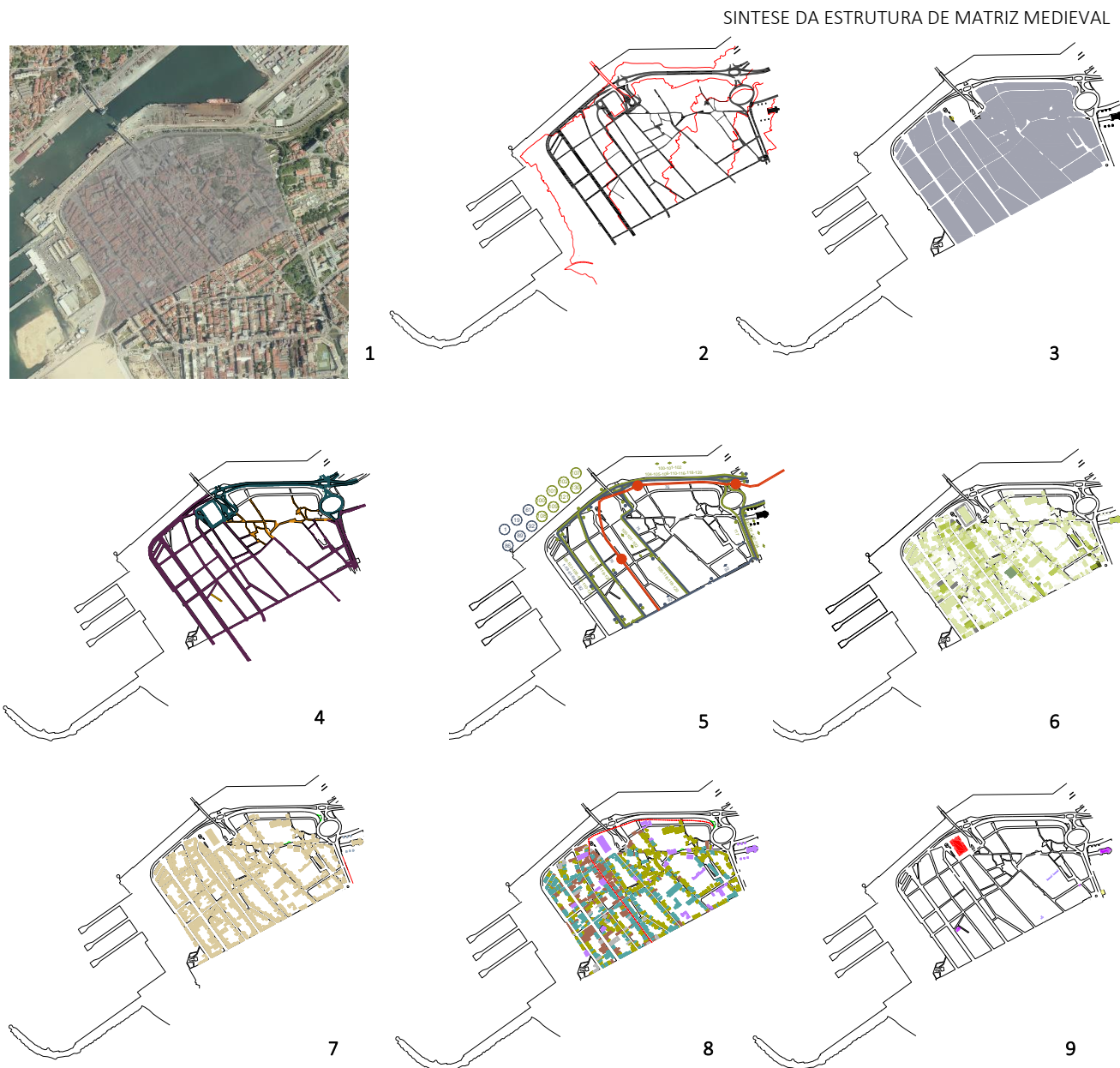


2 – Tecido da estrutura industrial

Neste conjunto, os elementos morfológicos do espaço urbano são diferenciados pelo traçado viário, quarteirão, lote-parcela fundiária e edificado.

Figura IV.25.

Síntese da Estrutura Medieval



Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

3. - Estrutura de Matriz Industrial

A estrutura industrial corresponde à mancha do primeiro Plano de Urbanização para Matosinhos de Licínio Guimarães (1896). Esta mancha, que está também inscrita no actual Plano de Urbanização de Matosinhos Sul (1993), é identificada pela malha viária e pela composição geométrica do seu traçado que se adapta com a morfologia do terreno e é ditado pela linha de água.

Figura IV.26.

Mancha da estrutura de matriz Industrial |
2007

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Esta área cuja formação apresenta características de matriz industrial, desenvolve-se num terreno cujo relevo é pouco acentuado, da cota 0 à cota 30, delimitado a norte pela rua do Godinho, a sul pela estrada da Circunvalação (limite administrativo do concelho) a poente pela Avenida Norton de Matos e a nascente pela Avenida D. Afonso Henriques.

Figura IV.27.

Vista aérea da estrutura de matriz Industrial
| 2007




Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.28.

Vias adaptadas sobre a morfologia do terreno

- 01 AVENIDA GENERAL NORTON DE MATOS
 - 02 RUA HERÓIS DE FRANÇA
 - 03 AVENIDA SERPA PINTO
 - 04 AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES
 - 05 AVENIDA DA REPÚBLICA
 - 06 AVENIDA MENERES
 - 07 AVENIDA COMENDADOR FERREIRA
 - 08 RUA TOMÁS RIBEIRO
-  RELAÇÃO DA ESTRUTURA VIÁRIA COM A MORFOLOGIA DO TERRENO

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



3.1. – Traçado Viário

A dimensão das ruas é predominantemente de 16 metros, exceptuando-se a avenida da República e a avenida D. Afonso Henriques com 30 metros, a avenida Serpa Pinto, a avenida Meneres e a avenida Comendador Ferreira de Matos com 20 metros, a rua Tomas Ribeiro com 15 metros e a avenida General Norton de Matos com 14 metros.

Na malha ortogonal desta estrutura industrial as vias têm um perfil recto regular e o parcelamento é de grandes dimensões, funcionando num jogo de xadrez onde as suas peças são só traçados e ruas. Os quarteirões são os espaços contidos entre as vias; é reforçada a noção de que “Quarteirões” e “Vias” formam uma estrutura única e inter-dependente.

A cidade oferece diversas leituras e interpretações (Kevin Lynch, 1960): há traçados que propiciam uma imagem e orientação fáceis. O desenho urbano do traçado geométrico de base ortogonal que corresponde à mancha do primeiro plano de Urbanização de Matosinhos de autoria de Licínio Guimarães e onde se sobrepõe o actual plano de Urbanização de Matosinhos, de autoria do Arqto. Álvaro Siza, relacionando a e de divisão do solo – a malha ortogonal mantém-se onde se implantam dimensões diferentes de edificação e um tecido de usos diferentes - e a unidade que “Quarteirão” e “Vias” – uma malha ortogonal paralela a um elemento linear de orientação, a frente de Mar.

3.2. – Morfologia da parcela, Espaço Construído e Espaço vazio

Ao analisarmos a morfologia da parcela na Estrutura Industrial consideramos importante analisar a morfologia do espaço construído e a morfologia do espaço vazio. Nesta análise verificamos que o espaço construído se situa em todo o perímetro do elemento base do espaço urbano que é o quarteirão e que se verifica uma relação directa entre o lote e a rua.

Figura IV.29.
Morfologia da Parcela (Elemento
Morfológico – Quarteirão)

■ ÁREA DA PARCELA

Fonte:
Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de
Matosinhos expressamente trabalhada para este
estudo.



Figura IV.30.

Morfoflogia do Espaço Construído (a negro)
na Morfologia da Parcela



Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de
Matosinhos expressamente trabalhada para este
estudo.

Figura IV.31.

Morfoflogia do Espaço Vazio (a negro) na
Morfologia da Parcela



Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de
Matosinhos expressamente trabalhada para este
estudo.

Identificámos diferentes morfologias da mancha respeitante ao espaço construído: a norte constatámos ainda alguma identidade com o da morfologia da estrutura Medieval, correspondente a uma mancha de transição. A sul, a mancha do espaço construído assume a morfologia do elemento base do espaço urbano que é o quarteirão, preenchendo-o na sua totalidade.

Assim podemos afirmar a existência de uma relação directa entre a tipologia do construído – o “Quarteirão” - o elemento base do espaço urbano reafirmado pela sua implantação.

Na análise da morfologia do espaço vazio com o elemento base do espaço urbano que é o quarteirão verificamos que não existe nenhuma relação directa. A norte, o espaço vazio assume-se como o espaço residual do espaço construído, com uma morfologia irregular.

No centro a não existência da morfologia do espaço vazio deve-se a implantação do construído na sua totalidade – fábricas de grande dimensão. A sul, a morfologia do espaço vazio na morfologia da parcela também é assumida por uma fragmentação que se deve a não colmatação do tecido urbano, motivada pela existência do traçado da antiga linha de S. Gens.

Verificamos que assume uma relação directa na sua morfologia com o espaço construído, a parcela. Mais a sul, na área correspondente à antiga zona industrial o espaço vazio não é identificado porque o elemento base do espaço urbano é na totalidade preenchido pelo construído. Na faixa paralela ao mar e à estrada da Circunvalação o espaço vazio tem uma forte relação com toda a parcela.

3.3. – Morfologia da Via

A malha da estrutura viária, como estrutura da morfologia urbana, é suficientemente independente das unidades de edificação e define a unidade formal deste fragmento de cidade.

Na análise da classificação da morfologia da via verificamos a predominância da Via Recta regular e o parcelamento de grandes dimensões funcionando num jogo de xadrez onde as suas peças são só “Traçados” e “Ruas”.





A Sul, verificamos a existência da via não integrada que se assume por ter uma relação directa com o tecido urbano; não se encontram colmatados devido à existência do traçado da linha de S.Gens que não permitiu a sua conclusão, possuindo assim esta parte da cidade características morfológicas diferentes na estrutura urbana.

Nesta área o grande eixo na estrutura viária é constituído pela Avenida da República (demarcado pelo número de linhas que lhe dão resposta: o S.T.C.P., um operador privado - Resende, e muito recentemente a Linha de Metro.

A Avenida da República, actualmente reestruturada com a ligação da linha de Metro, era o eixo que melhor resposta permitia face à sua dimensão de 30 metros.

Figura IV.32.

Classificação da Morfologia da Via

-  VIA CURVILINEA REGULAR
-  VIA RECTA REGULAR
-  VIA NÃO INTEGRADA
-  VIA IRREGULAR

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



3.4. – Rede de Mobilidade

Verificamos que a Avenida da República, pela importância da sua dimensão, pela sua localização na malha urbana, como continuidade da ligação ao I.P.4., é a via que suporta as três redes de apoio à mobilidade.

Face à sua anterior morfologia funcional, o circuito dos Transportes Colectivos circula perimetralmente. Assim sendo, é delimitado a sul, pela Estrada da Circunvalação; a oeste, paralelo à linha de mar, pelas ruas Brito Capelo e Roberto Ivens e a norte, pelas Avenidas da República e Menéres.

Figura IV.33.

Avenida da República actualmente estruturada com a ligação da linha de Metro

Fonte:
Fotografias da Autora







Na análise verificamos uma relação directa entre a rede de transportes e a existência de um centro na cidade - o actual centro cívico – eixo da Avenida D. Afonso Henriques e Jardim Basílio Teles - que é reforçada pelas três redes de transporte: S.T.C.P., Resende e Metro. (Figura IV.34. da página 297)

Figura IV.34.

Mobilidade – Rede de Transportes

- 01 ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO
- 02 RUA HERÓIS DE FRANÇA
- 03 AVENIDA SERPA PINTO
- 04 AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES
- 05 AVENIDA DA REPÚBLICA
- 06 AVENIDA MENERES
- 07 RUA BRITO CAPELO

-  S.T.C.P.
-  RESENDE
-  METRO
-  PARAGEM

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



3.5. – Morfologia do construído, estudo funcional

Os edifícios, quer pelo posicionamento, quer pelo papel que desempenham na estrutura urbana, mantêm-se *subordinados* à geometria do traçado, edifícios paralelos à via. O seu preenchimento no elemento morfológico do espaço – o *quarteirão* - é perimetral, criando assim uma imagem de grandes muros envolvendo a regularidade da trama

A nível espacial e visual, na leitura do espaço urbano, verificamos uma espacialidade limitada e linhas rectas de grandes perspectivas.

Figura IV.35.

Espacialidade limitada e linhas de grandes perspectivas

Fonte:

Fotografias da Autora



Este tecido urbano está a perder a vocação industrial e a afirmar-se como uma área residencial com comércio e serviços, com tipologias diferenciadas e de leitura complexa. A esta transformação não podemos deixar de referir os conceitos de *densidade* e de *volumetria edificada* distintos dos iniciais.

Trata-se de uma área caracterizada por blocos de três pisos (rés-do-chão mais dois pisos), que progressivamente estão a ser substituídos por edifícios com uma *cércea* mais elevada.

Esta substituição de conceitos pode contribuir ou não para a qualificação de áreas que assumem um papel importante no quotidiano metropolitano. A arbitrariedade da *volumetria edificada* e as *altas densidades* com menores *cérceas* de edificação devem justificar a procura de razões para que se reorientem as práticas futuras.

Figura IV.36.

Relação do Edifício com a Via

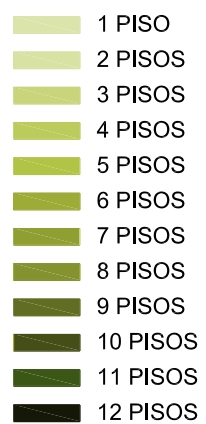
- EDIFÍCIO PARALELO
- EDIFÍCIO PERPENDICULAR
- EDIFÍCIO ALEATÓRIO
- RUÍNA | DEMOLIDO

Fonte:

Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



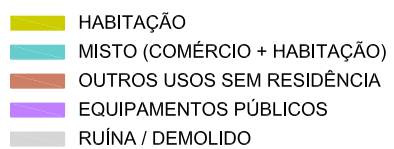
Figura IV.37.
Cércea dos Edifícios



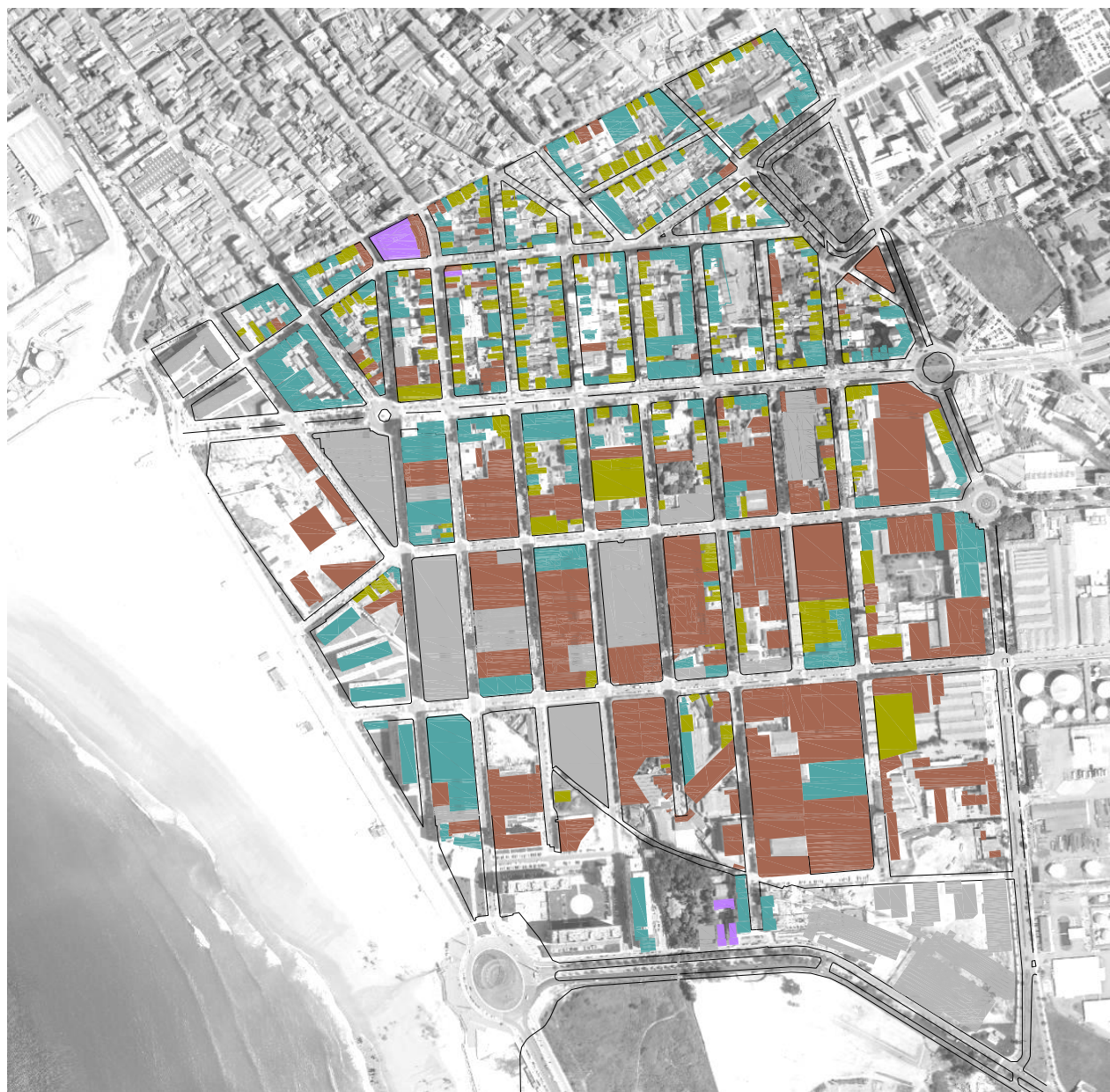
Fonte:
Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Figura IV.38.
Morfologia Funcional



Fonte:
Ortofotomapas de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Relativamente ao estudo funcional do edificado verificamos que alguns quarteirões em estado de ruína ou demolidos (que na mancha predominam na leitura do tecido) é *Outros usos sem residência*. Nesta substituição progressiva das parcelas do tecido urbano constatamos uma forte pressão urbanística com a habitação. No estudo funcional do edificado a sua progressiva substituição, a maior cêrcea dos edifícios é verificada no eixo paralelo à frente de Mar.

3.6. – Análise de Unidades Morfológicas

No relacionamento do modelo de cidade com a época de formação do lote e o seu papel na construção da malha viária foi seleccionada uma amostra que caracterizamos segundo os níveis de análise atrás citados.

Consideramos nesta amostragem os exemplos mais representativos cujas características urbanas e arquitectónicas permitem a sua identidade e individualização em relação ao conjunto urbano. Trata-se de três unidades morfológicas de lotes com logradouro assente numa base plana, formando quarteirões cujo interior é densamente ocupado no piso térreo.

Figura IV.39.

Volumetria edificada e altas densidades



Fonte:

Fotografias da Autora

A parte de maior ocorrência é de aproximadamente 20 metros e corresponde a edifícios de um, dois e três pisos e profundidade superior a 40 metros. Referimos também que nesta estrutura de matriz industrial não elaboramos uma análise respeitante à matriz de acesso e distribuição do edifício, porém salientamos a relevância desse estudo para a avaliação da capacidade de integração de novos usos.

Figura IV.40.

Localização das três Unidades Morfológicas da Matriz Industrial Q1, Q2 e Q3



- QUARTEIRÃO 1
- QUARTEIRÃO 2
- QUARTEIRÃO 3

Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

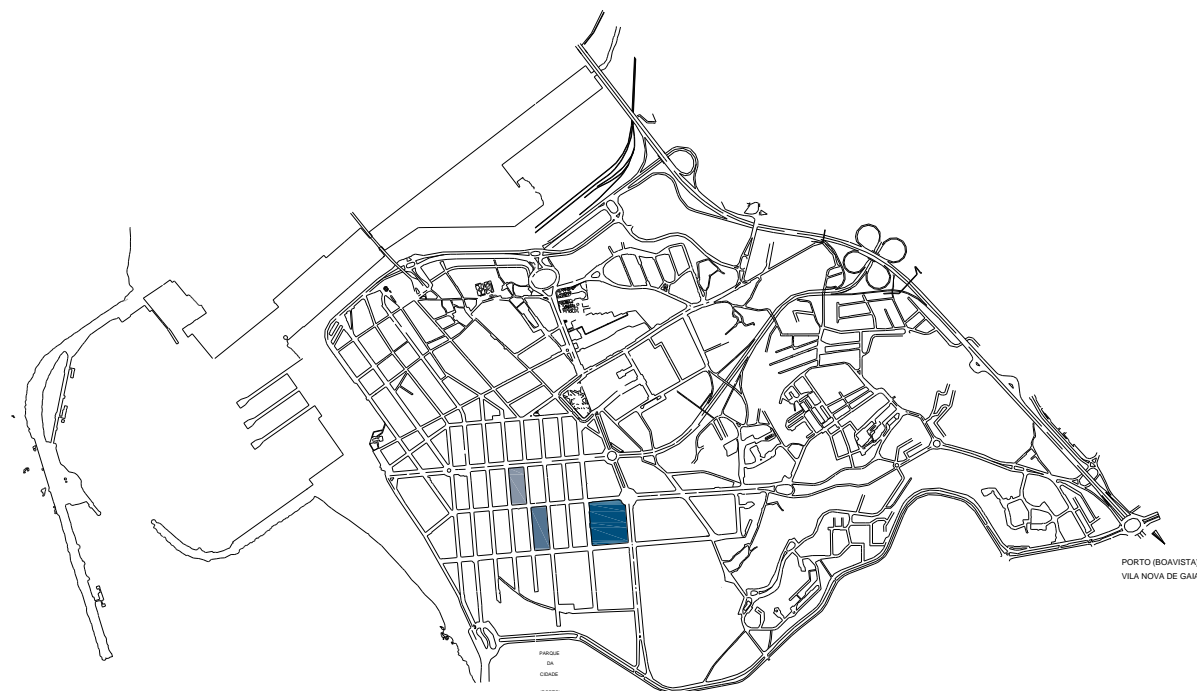
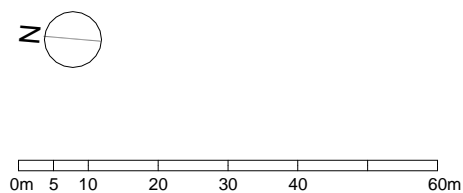


Figura IV.41.

Dimensão do lote da Unidade Morfológica de Matriz Industrial | Quarteirão 1 | Q1

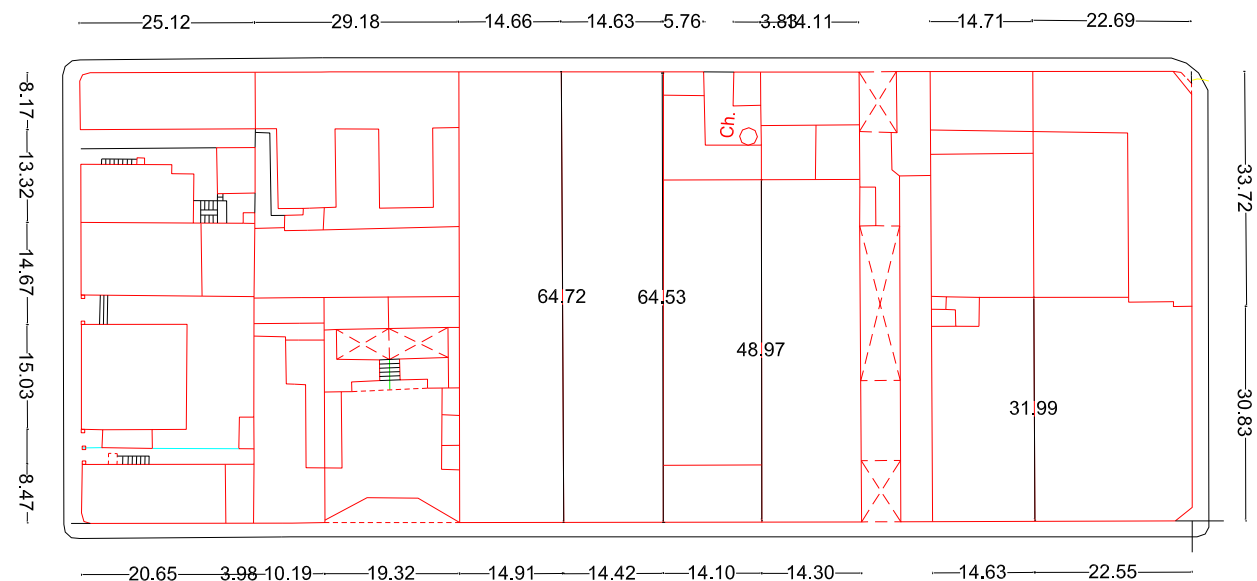


LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q1 DA ESTRUTURA INDUSTRIAL



Fonte:

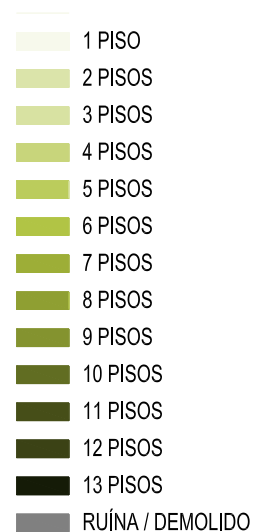
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



DIMENSÃO DO LOTE

Figura IV.42.

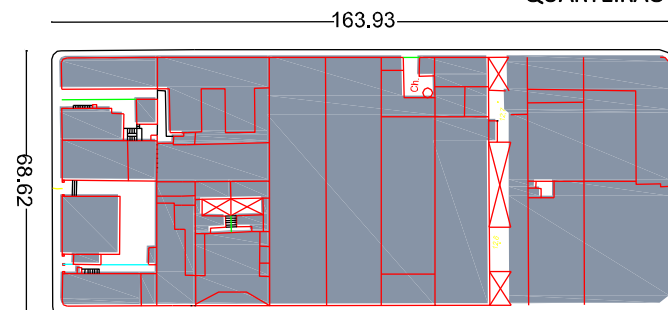
Unidade Morfológica de Matriz Industrial|
Quarteirão 1 | Q1



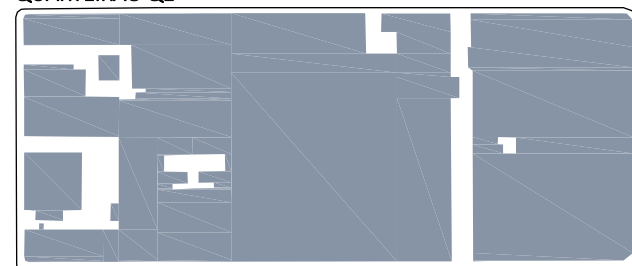
Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

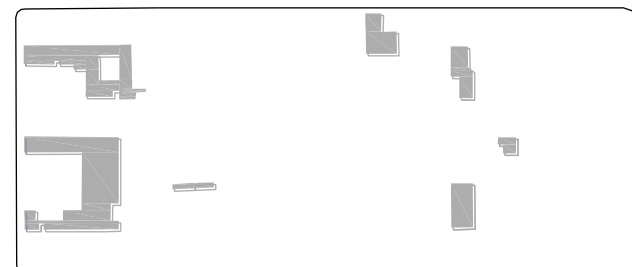
QUARTEIRÃO 1 – Q1



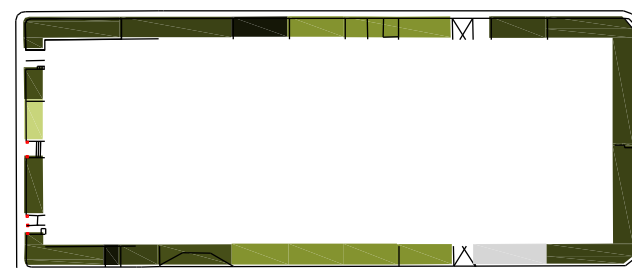
QUARTEIRÃO Q1



MANCHA DO CONSTRUÍDO



MANCHA DO VAZIO



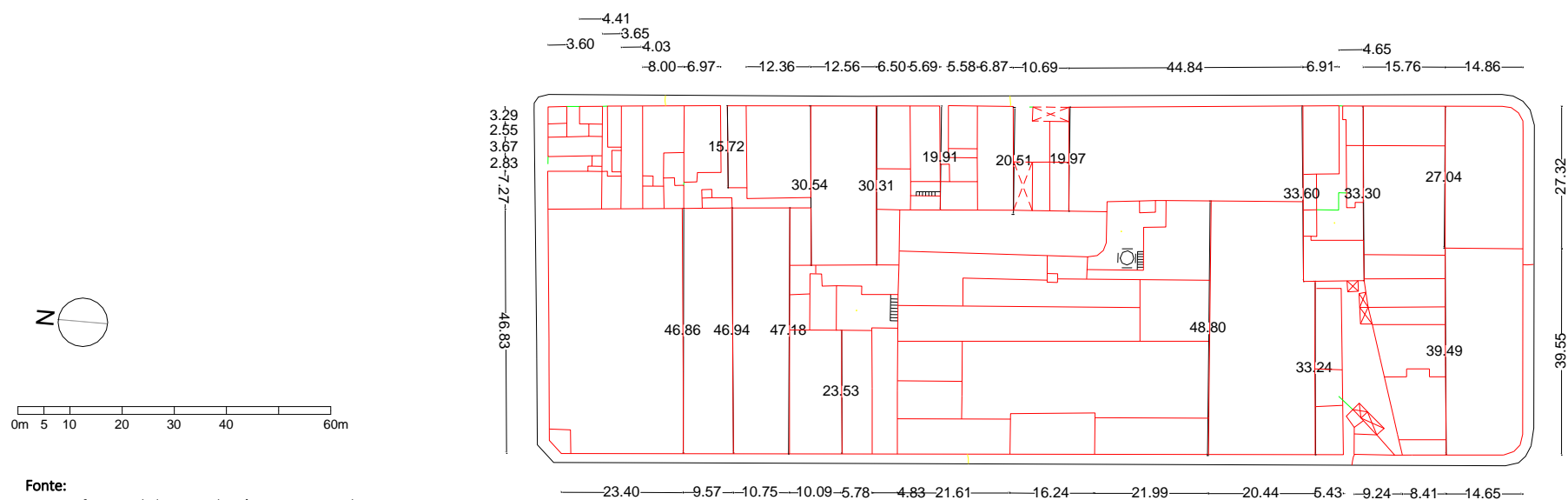
CÉRCEA

Figura IV.43.

Dimensão do Lote da Unidade Morfológica
de Matriz Industrial | Quarteirão 2 | Q2



LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q2 DA ESTRUTURA INDUSTRIAL

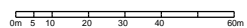
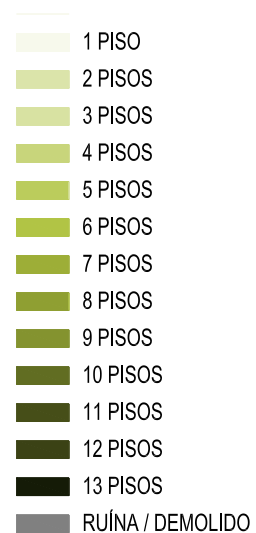


DIMENSÃO DO LOTE

Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal
de Matosinhos expressamente trabalhada para
este estudo.

Figura IV.44.

Unidade Morfológica de Matriz Industrial|
Quarteirão 2 | Q2



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal
de Matosinhos expressamente trabalhada para
este estudo.

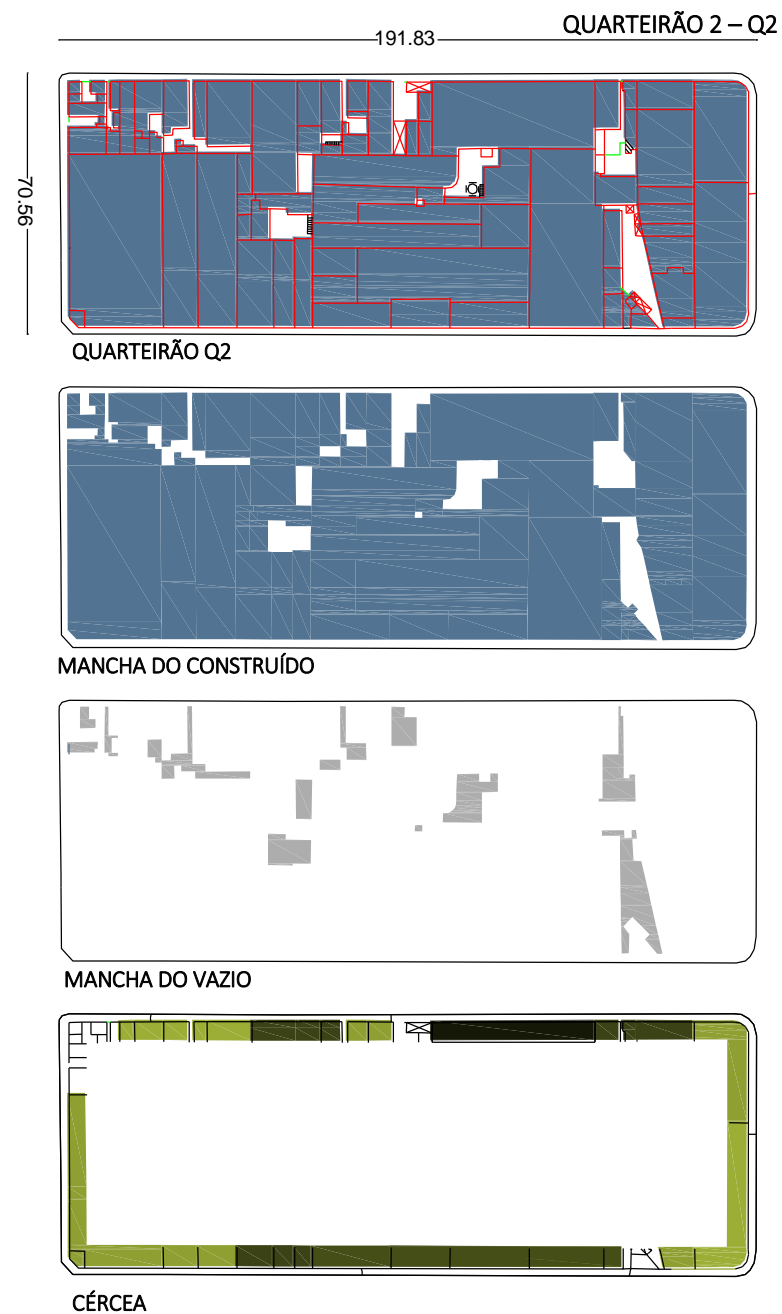
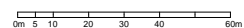


Figura IV.45.

Dimensão do Lote da Unidade Morfológica de Matriz Industrial | Quarteirão 3 | Q3

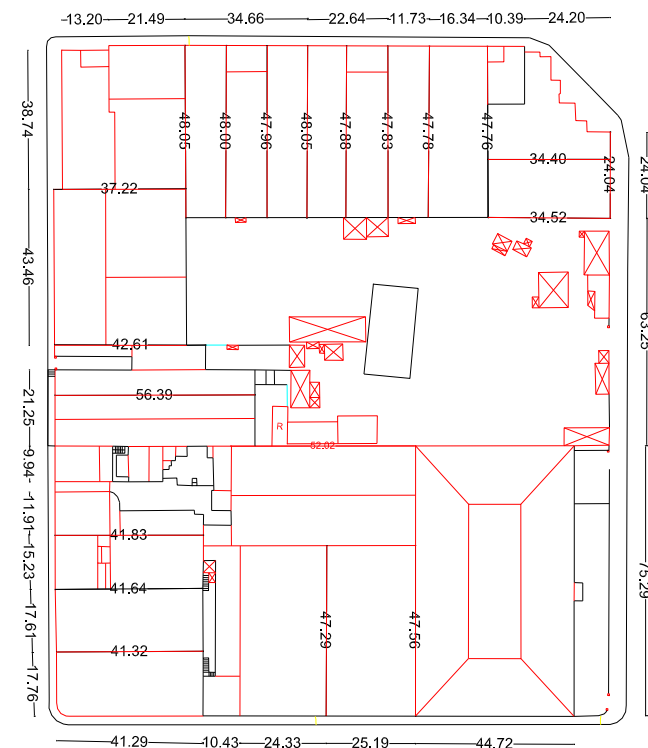


LOCALIZAÇÃO DA UNIDADE MORFOLÓGICA Q3 DA ESTRUTURA INDUSTRIAL



Fonte:

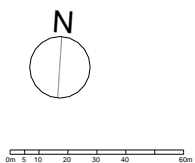
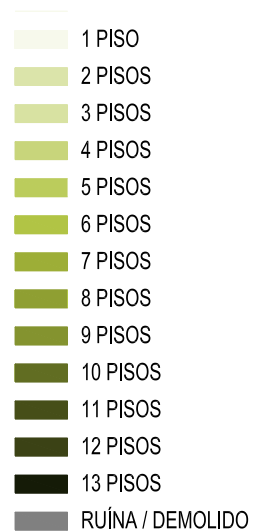
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



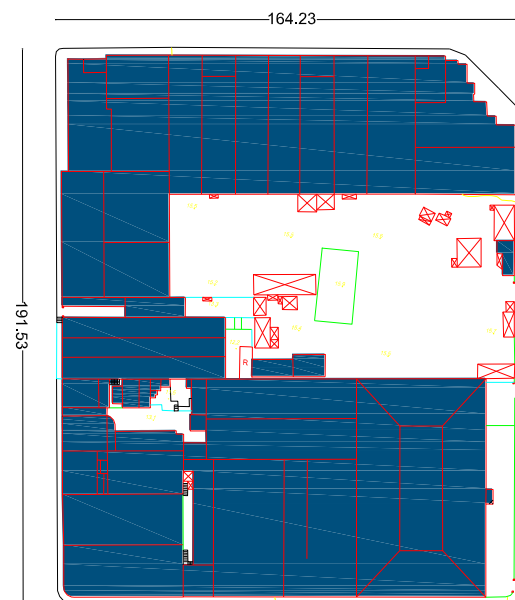
DIMENSÃO DO LOTE

Figura IV.46.

Unidade Morfológica de Matriz Industrial|
Quarteirão 3 | Q3



Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal
de Matosinhos expressamente trabalhada para
este estudo.



QUARTEIRÃO Q3



CÉRCEA

QUARTEIRÃO 3 – Q3



MANCHA DO CONSTRUÍDO



MANCHA DO VAZIO

3.7. – Edifícios destacados

Nesta malha urbana não existem edifícios e equipamentos públicos, motivo que justificamos pela morfologia funcional do tecido urbano anterior. Esta área era preenchida quase na íntegra por unidades de carácter industrial, onde salientamos o quarteirão da primeira unidade fabril instalada em 1899 no areal - a Real Vinícola - que fica na memória como um marco importante da arquitectura industrial.

Em Alguns aspectos da evolução urbana de Matosinhos, o Arquitecto José Salgado refere-se ao imóvel: “tem uma presença no terreno de tal ordem que nos sentimos simultaneamente frente a um monumento e a um dinossauro” ⁶⁸ que ainda hoje podemos reconhecer na estrutura urbana, apesar de se apresentar abandonado, desocupado e em acelerado processo de degradação.

O actual programa de reabilitação desta área urbana prevê a reutilização deste edifício como equipamento de carácter colectivo, de âmbito cultural e de significativo impacto metropolitano.

Figura IV.47.

Localização da primeira unidade fabril instalada em 1899 | A Real Vinícola



Fonte:
Fotografias da Autora

Assim, este quarteirão poderá vir a assumir e contribuir para um novo centro dentro desta malha urbana. Actualmente esta área mantém uma relação próxima com o recente Centro Cívico onde se situa a grande maioria dos equipamentos públicos.

⁶⁸ Salgado, José, Alguns Aspectos da evolução urbana de Matosinhos, S.l.s.n., D.L.1987, Porto:-Imprensa Portuguesa

Figura IV.48.

Localização dos Equipamentos Públicos

- 06 CÂMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS
- 07 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 08 QUARTEIRÃO DA REAL VINÍCOLA

Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

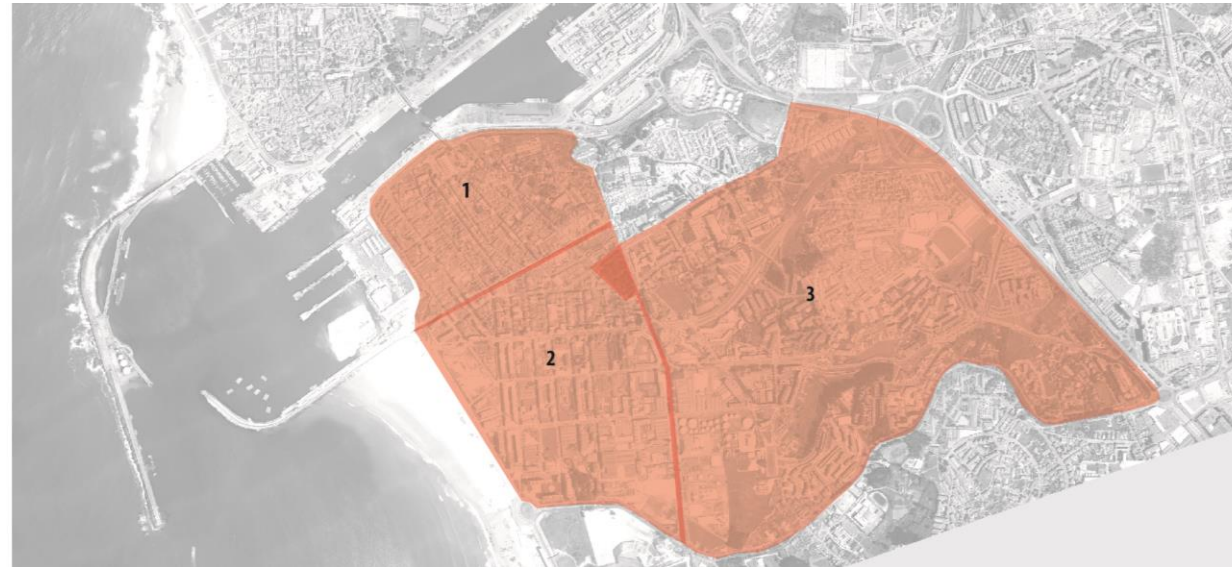


3.8. – Continuidade da morfologia urbana

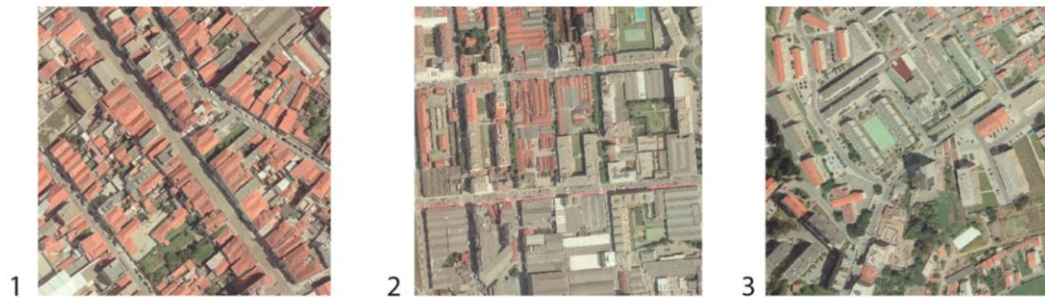
Figura IV.49.

Várias partes deste conjunto com características e identidade próprias

- 1| Tecido de Estrutura Medieval
- 2| Tecido de Estrutura Industrial
- 3| Tecido da Estrutura do Movimento Moderno.



A estrutura medieval **(1)** na sua expansão para sul, estrutura industrial **(2)**, constitui um conjunto de malhas bem articuladas, de continuidade de modo a formar uma Unidade. Na zona Sudeste a estrutura do modelo de cidade do Movimento Moderno **(3)** rompe com a racionalidade da malha existente da estrutura Medieval e Industrial. Como proposta, uma nova fgeometria da malha urbana, inspirada no modelo orgânico.



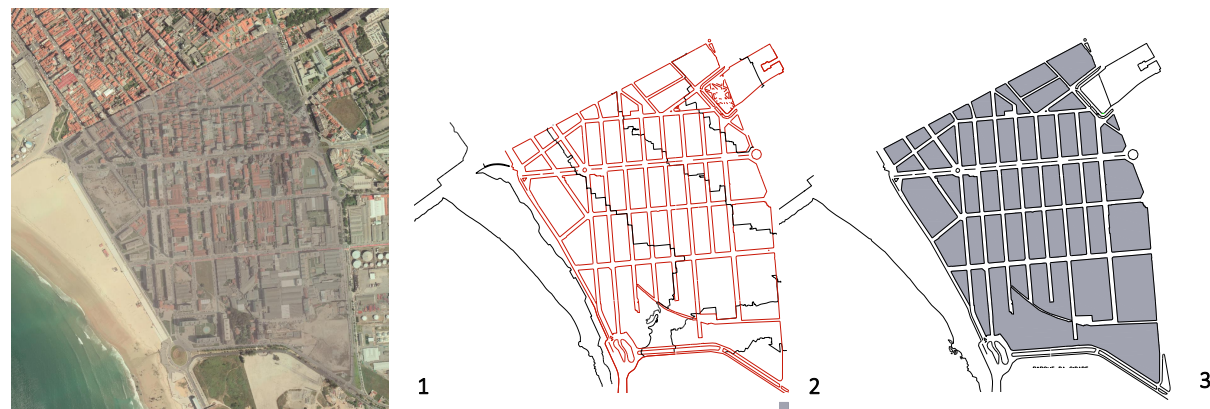
Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

As várias partes que constituem esta “Unidade” têm características perfeitamente identificáveis e com uma identidade própria visíveis no tecido respeitante a três estruturas urbanas.

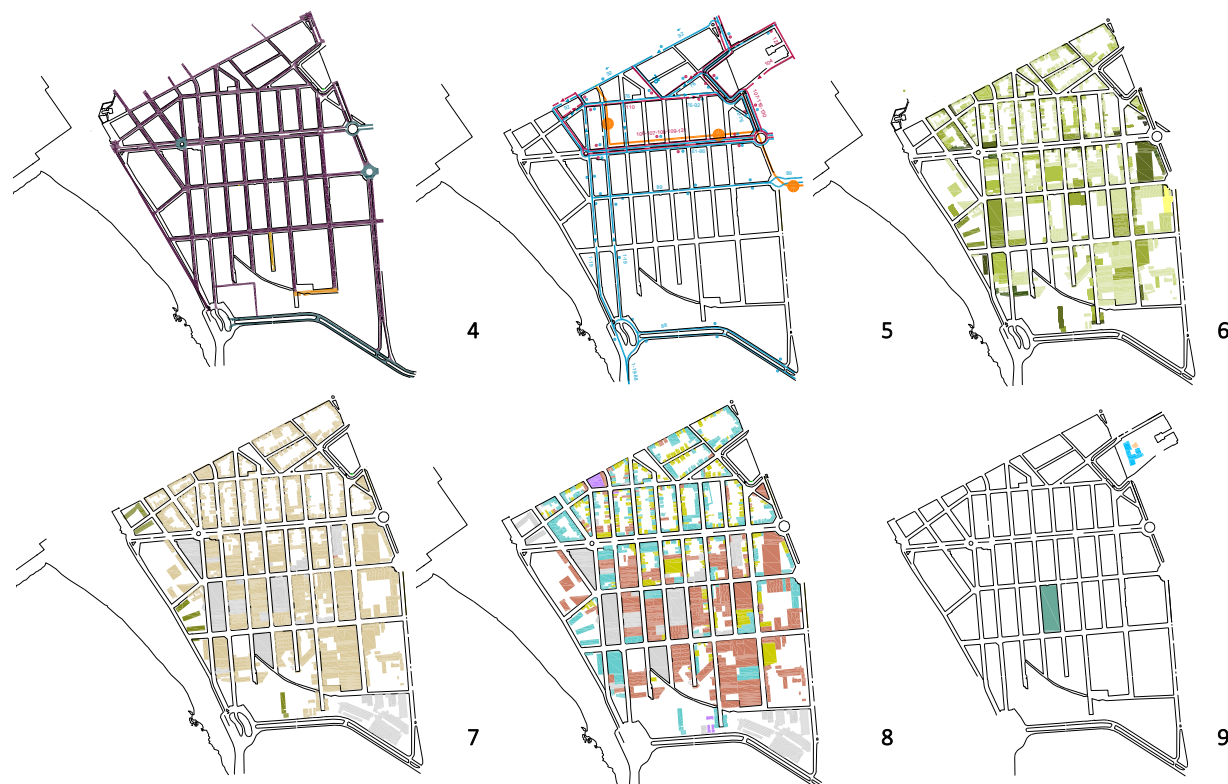
Figura IV.50.

Síntese da Estrutura Industrial

SÍNTESE DA ESTRUTURA DE MATRIZ INDUSTRIAL



- 01 | ORTOFOTOMAPA
- 02 | VIAS ADAPTADAS AO TERRENO
- 03 | MORFOLOGIA DA PARCELA
- 04 | CLASSIFICAÇÃO DA MORFOLOGIA DA VIA
- 05 | MOBILIDADE _ REDE DE TRANSPORTES
- 06 | CERCEA DOS EDIFÍCIOS
- 07 | RELAÇÃO DO EDIFÍCIO COM A VIA
- 08 | MORFOLOGIA FUNCIONAL
- 09 | EQUIPAMENTOS



Fonte:

Cartografia Digital (2007) da Câmara Municipal de Matosinhos, expressamente trabalhada para este estudo.

4. - Estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno

Reconhecemos que a *estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno* corresponde à área do Plano de Urbanização da Zona Sudeste do Arquitecto Arménio Losa, caracterizada por uma expansão recente pós anos 60. Esta ocupa uma grande superfície de área urbanizada coincidente com a progressiva afirmação do automóvel na estruturação do crescimento centrífugo da cidade.

Figura IV.51.

Mancha da estrutura de matriz do modelo de Cidade do Movimento Moderno | 2007



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

O terreno desenvolve-se entre as cotas 46 no extremo Sul-Poente, e a cota 76 na extremidade Norte-Nascente, orientando-se a encosta a Sudeste. Dois talwegues bastante profundos atravessam o terreno de nascente para poente. Como se pode verificar, as encostas apresentam por vezes declives de forte pendente que as tornam impróprias para a edificação.

Figura IV.52.

Vista Aérea da estrutura de matriz do
modelo de Cidade do Movimento Moderno
| 2007



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de
Matosinhos expressamente trabalhada para este
estudo.

Figura IV.53.

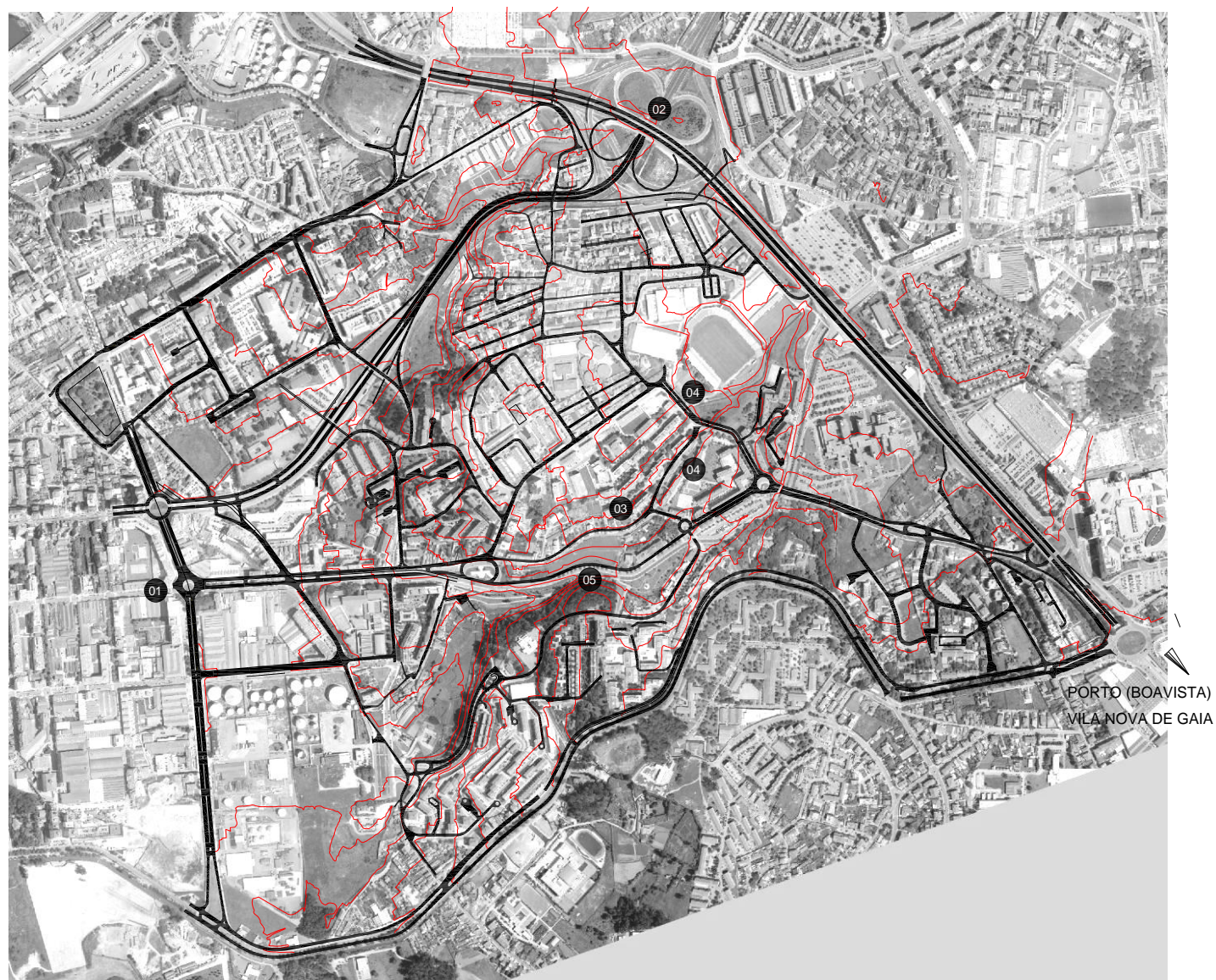
Vias adaptadas sobre a morfologia do terreno.

- 01 AVENIDA VILAGARCÍA DE AROUSA
- 02 I.P.4
- 03 RUA DR. EDUARDO TORRES
- 04 RUA DA QUINTA SECA
- 05 AVENIDA DE MERIGNAC

 RELAÇÃO DA ESTRUTURA VIÁRIA
COM A MORFOLOGIA DO TERRENO

Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



4.1 – Traçado Viário

A dimensão das vias é predominantemente de 6, 7.5, 10 e 12 metros, exceptuando a localização de dois grandes eixos adaptados à morfologia do terreno, implantados sobre os dois talwegues que atravessam o terreno de nascente a poente. A avenida Vilagarcia de Arousa bifurca a rua Dr. Eduardo Torres e a rua da Quinta Seca e a avenida de Merignac e pelo I.P.4.

Está área entendida como território urbano sem as características do Modelo de Cidade tradicional: um espaço heterogéneo que apresenta características distintas em termos de tipologias, dinâmicas, áreas, ocupação que a sua integração no sistema urbano é conseguida a partir da rede de vias estruturantes do território.

Consideramos este território uma área em transformação acelerada, e no seu processo de intervenção mais do que definir um modelo operativo de cidade, importa identificar os elementos estruturantes, dando-lhes algum desenho e forma, no sentido estrito e no sentido lato.

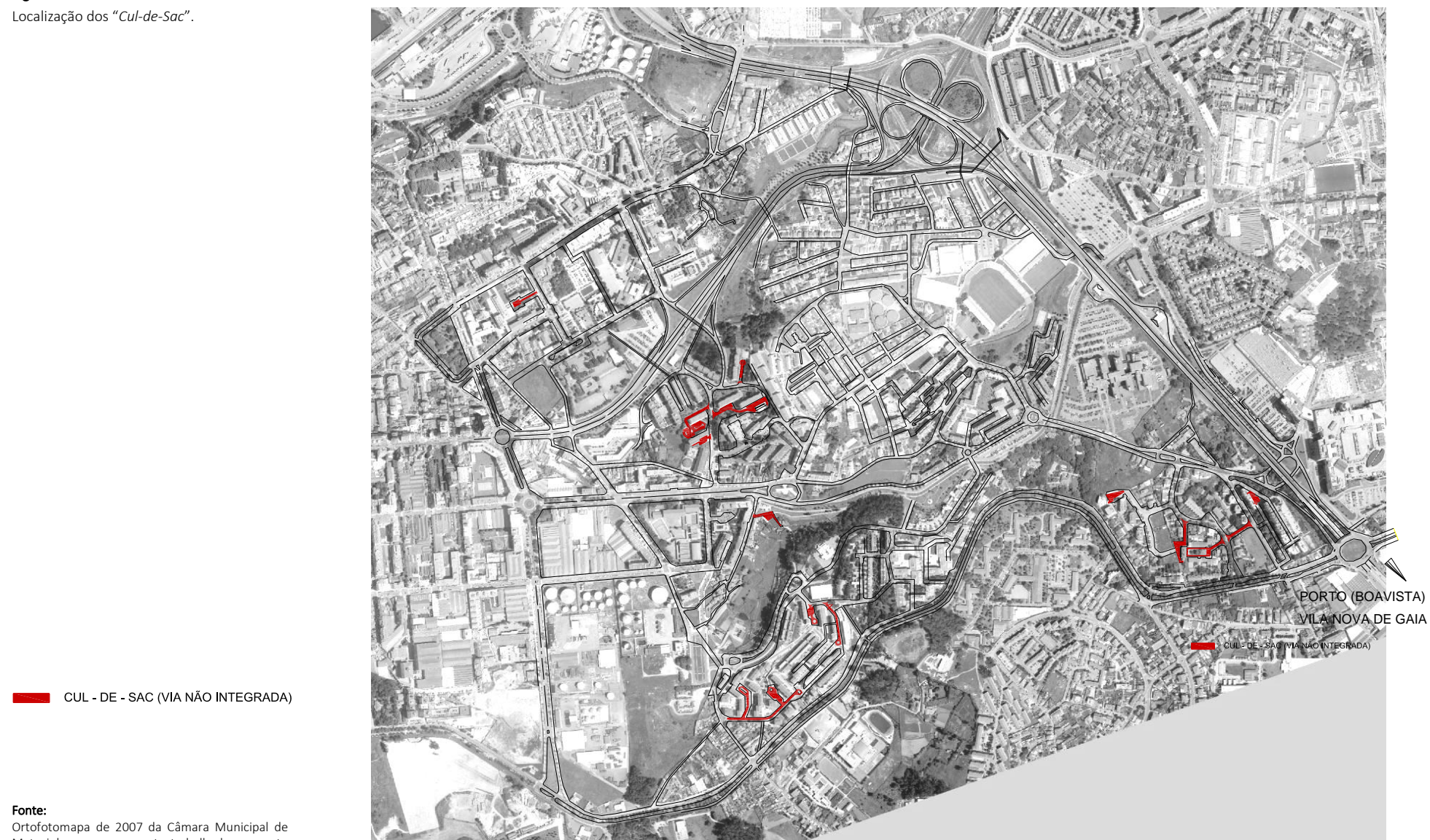
Pela análise, neste processo de intervenção é necessário preencher tecidos e ocupar vazios, sendo que este preenchimento não significa estritamente construir e ocupar mas também dar um uso: completar malhas, redes e ligações e configurar os espaços urbanos a partir das estruturas existentes, dando-lhes maior legibilidade.

Desenho e construção de espaços coletivos de grande importância para a reestruturação da área em duas frentes: uma, ao nível local, com o objectivo de melhorar as condições de vivencia urbana; a outra ao nível metropolitano, visando aumentar a visibilidade estratégica desta área.

A continuidade espacial entre parcelas contíguas é feita pela malha viária independente do construído. Como atrás referimos, uma nova geometria da malha urbana, inspirada num modelo orgânico, surge como proposta e rompe com a racionalidade da malha existente da estrutura medieval e industrial. Este organicismo descreve e multiplica-se na cidade contemporânea, podendo-se considerar um retorno à terminologia e ideologia organicistas.

Figura IV.54.

Localização dos “Cul-de-Sac”.



Fonte:

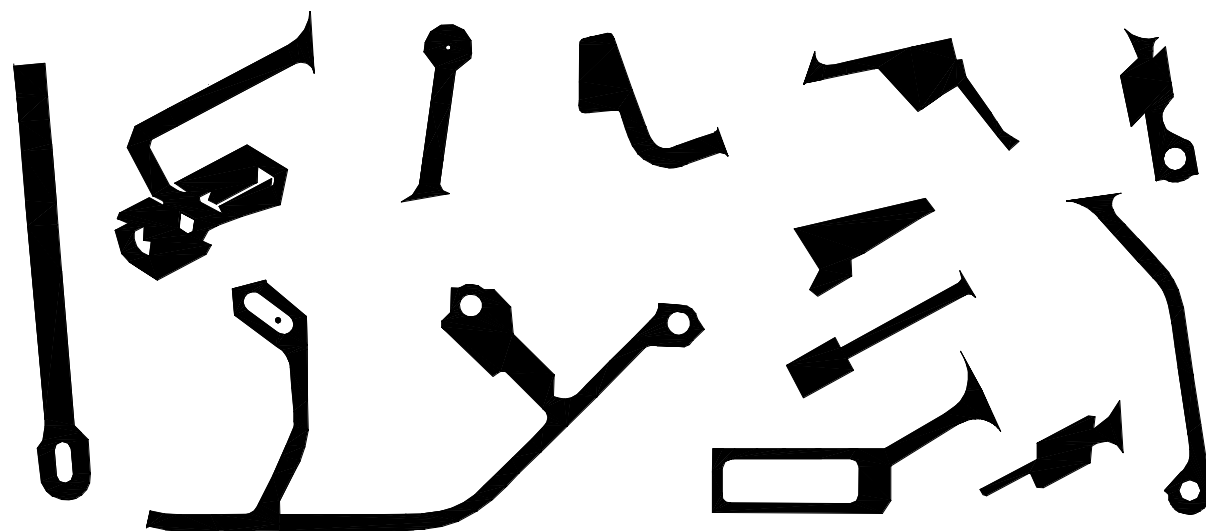
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Verificamos que o traçado viário reconhecível na leitura do espaço actual corresponde à quase total implantação da malha viária proposta no Plano da Zona Sudeste de 1963 do Arquitecto Arménio Losa. Estrutura-se pela via classificada como *via curvilínea regular*. Nesta leitura, chamamos a atenção para o número significativo dos *Culs-de-Sacs*.

Verificamos a importância deste elemento urbano – *cul-de-sac* na composição da malha viária, quando entendido como estruturador do espaço público numa relação dialéctica entre o esquema viário e o seu edificado. Por vezes, o *cul-de-sac* não é mais que um produto residual, originado não só pela não continuidade da estrutura viária, mas também pelo não tratamento do espaço público. Julgamos importante a avaliação do mesmo e o seu (re)desenho como uma possibilidade de reforçar as ligações entre as diversas unidades urbanas.

Figura IV.55.

Morfologia dos “*Cul-de-Sac*”.



Fonte:

Informação digital expressamente para este estudo a partir da cartografia da Câmara Municipal de Matosinhos e da análise para a morfologia dos “*Cul-de-sac*”

Nestes espaços reconhecemos uma oportunidade de intervir no sentido de reforçar a ligação dos vários fragmentos identificados na actual estrutura urbana, entendidos por nós como elementos de uma identidade própria, afirmando também a necessidade de articulação deste com as malhas envolvente

4.2. – Morfologia da parcela, espaço construído e espaço vazio

Ao analisarmos a morfologia da parcela na Estrutura do Movimento Moderno, consideramos importante analisar a morfologia do espaço construído e a morfologia do espaço vazio. Nesta análise verificamos que o espaço construído assume uma forte característica de fragmentação no elemento base do espaço urbano e que não se verifica uma relação directa entre o mesmo e a rua.

Na análise da morfologia do espaço vazio com o elemento base do espaço urbano e com a nova geometria da malha urbana, inspirada num modelo orgânico, verificamos que não existe nenhuma relação directa. A norte, o espaço vazio assume-se como o espaço residual do espaço construído, com uma morfologia irregular.

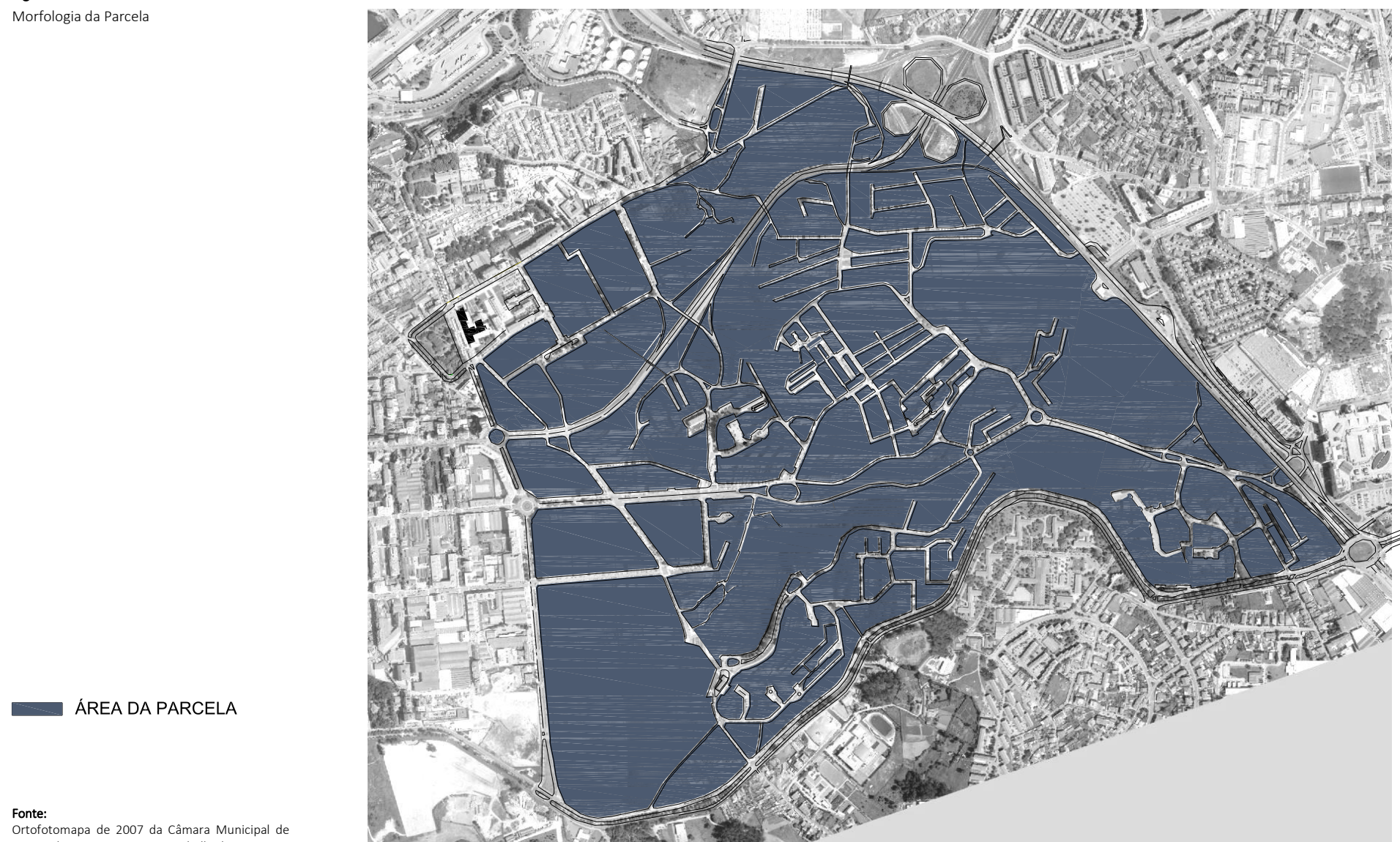
O espaço vazio tem uma forte relação com toda a parcela, assumindo a morfologia da geometria da malha urbana, inspirada num modelo orgânico, surge como proposta e rompe com a racionalidade da malha existente da estrutura medieval e industrial; a morfologia do vazio tem uma relação com a morfologia do modelo orgânico identificado.

Ao referenciar a continuidade espacial entre as parcelas contíguas, temos também que abordar a questão do parcelamento e do público. Associada a esta operação verificamos que o estado e a municipalidade detêm quase a totalidade do solo através de processos de aquisição por compra ou expropriação. Esta preocupação já tinha sido manifestada pelo Arquitecto Arménio Losa.

Nesta estrutura de Matosinhos são visíveis os pressupostos funcionalistas que norteiam a maioria das intervenções e que fragmentaram o espaço público, estabelecendo uma ordem morfológica única. Esta realidade surge sobretudo devido a uma falta de visão multidisciplinar no desígnio da composição do espaço urbano onde alguns factores tiveram muito mais peso do que outros, nomeadamente o automóvel.

Figura IV.56.

Morfologia da Parcela

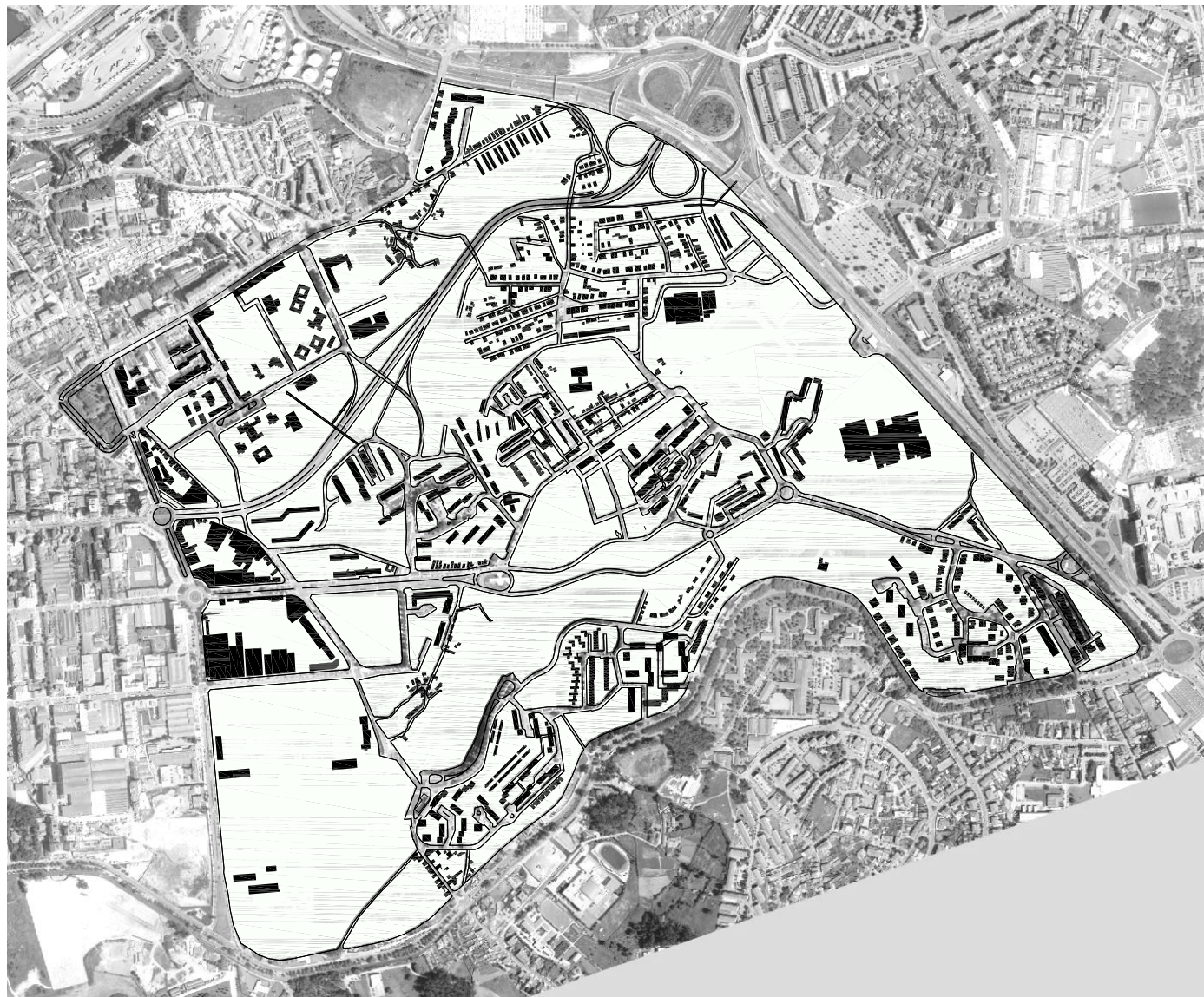


Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.57.

Morfologia do espaço Construído (a negro)
na morfologia da parcela.

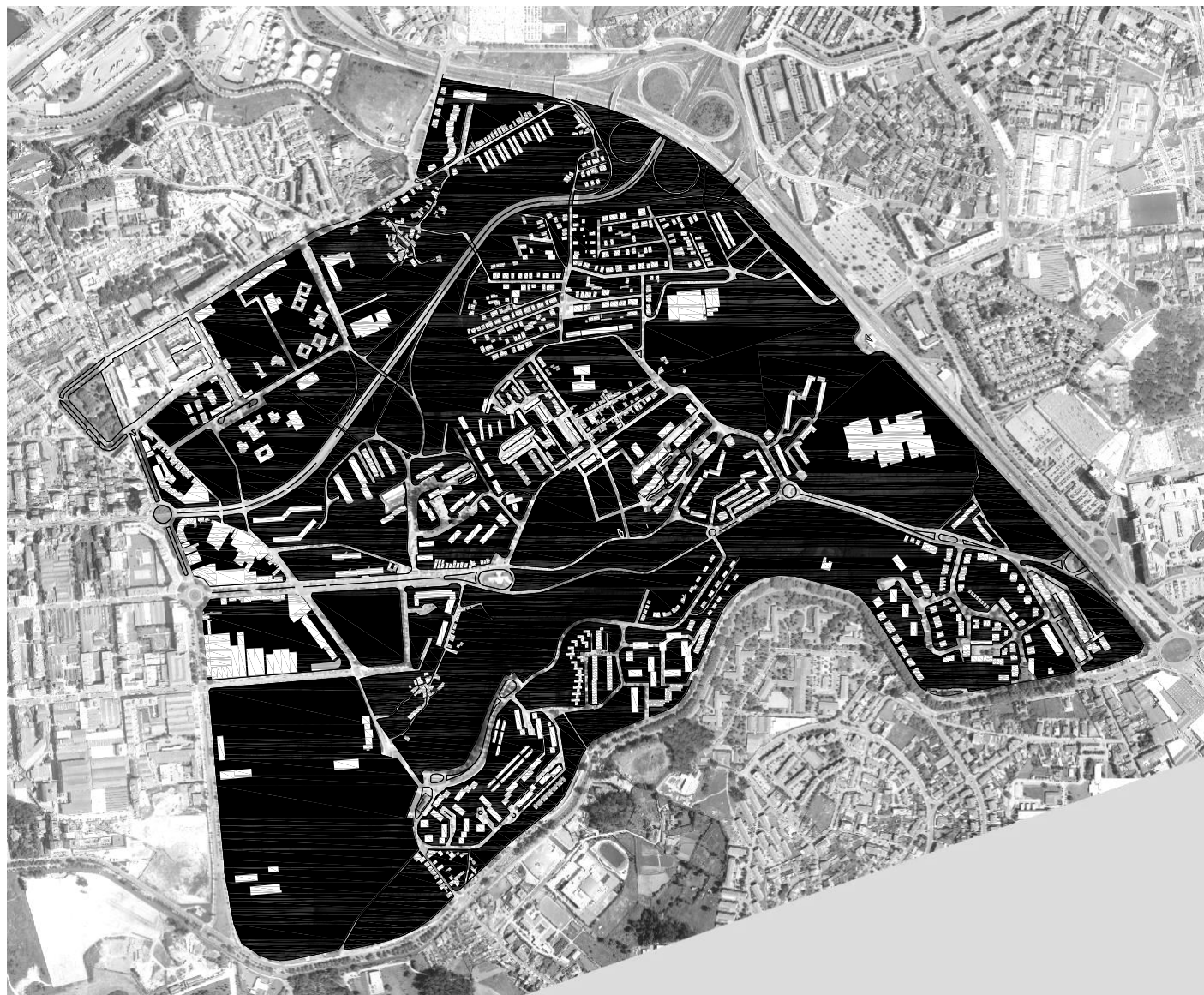


Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de
Matosinhos expressamente trabalhada para este
estudo.

Figura IV.58.

Morfologia do espaço Vazio (a negro) na morfologia da parcela.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

4.3. – Morfologia da via

A expansão reforçou um corredor longitudinal ao longo das principais vias rodoviárias ao qual corresponde uma *fragmentação* das parcelas e uma urbanização difusa. A importância e o significado do impacto urbano deste corredor - I.P.4 - na cidade de Matosinhos é o ponto de partida sobre o qual é importante reflectir, nomeadamente em possíveis soluções para gerir as rupturas que infra-estruturas deste tipo desencadeiam na paisagem urbana.

Figura IV.59.

Vista aérea do traçado do I.P.4.

A importância e o significado do impacto urbano do corredor I.P.4.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.60.

Classificação da morfologia da Via.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

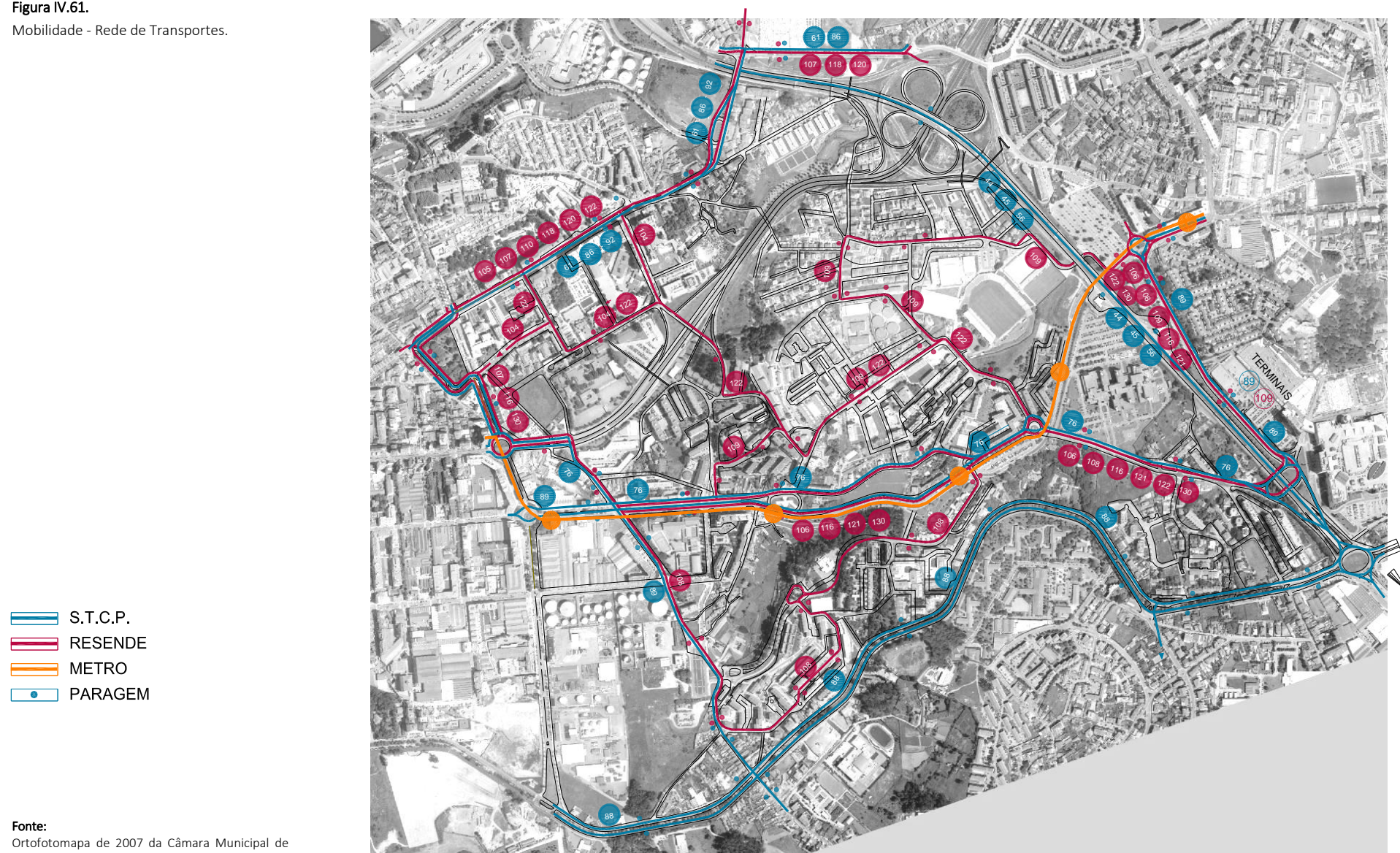
4.4. – Rede de Mobilidade

Entre o I.P.4. e a Circunvalação, o eixo da Avenida Vilagarcía de Arousa e Avenida de Merignac (Fig IV. 61 da página 327) é um eixo de grande importância que suporta as três redes de mobilidade: Metro, S.T.C.P. e Resende. A partir deste eixo quer a norte quer a sul, verificamos que a malha viária é suportada pela Resende.

Detectamos a existência de zonas de conflito por uma inadequação do perfil das vias estruturantes às funções que desempenham. Também ainda conflitos na utilização devido à falta de hierarquização viária que permita uma distribuição de tráfego mais adequada.

Figura IV.61.

Mobilidade - Rede de Transportes.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

4.5. – Morfologia do construído, estudo funcional.

Após análise, na relação dos edifícios com a via, constatamos que estes estão em grande percentagem *paralelos à via*, o que nos permite afirmar que os edifícios estão implantados na malha urbana numa relação subordinada à estrutura viária.

A expansão do tecido urbano com apreciáveis discontinuidades entre as partes constituintes (entre outras, rurais, expectantes), assume-se de baixa qualidade urbanística ou surge excessivamente contrastado com problemas de articulação a nível funcional, formal e social.

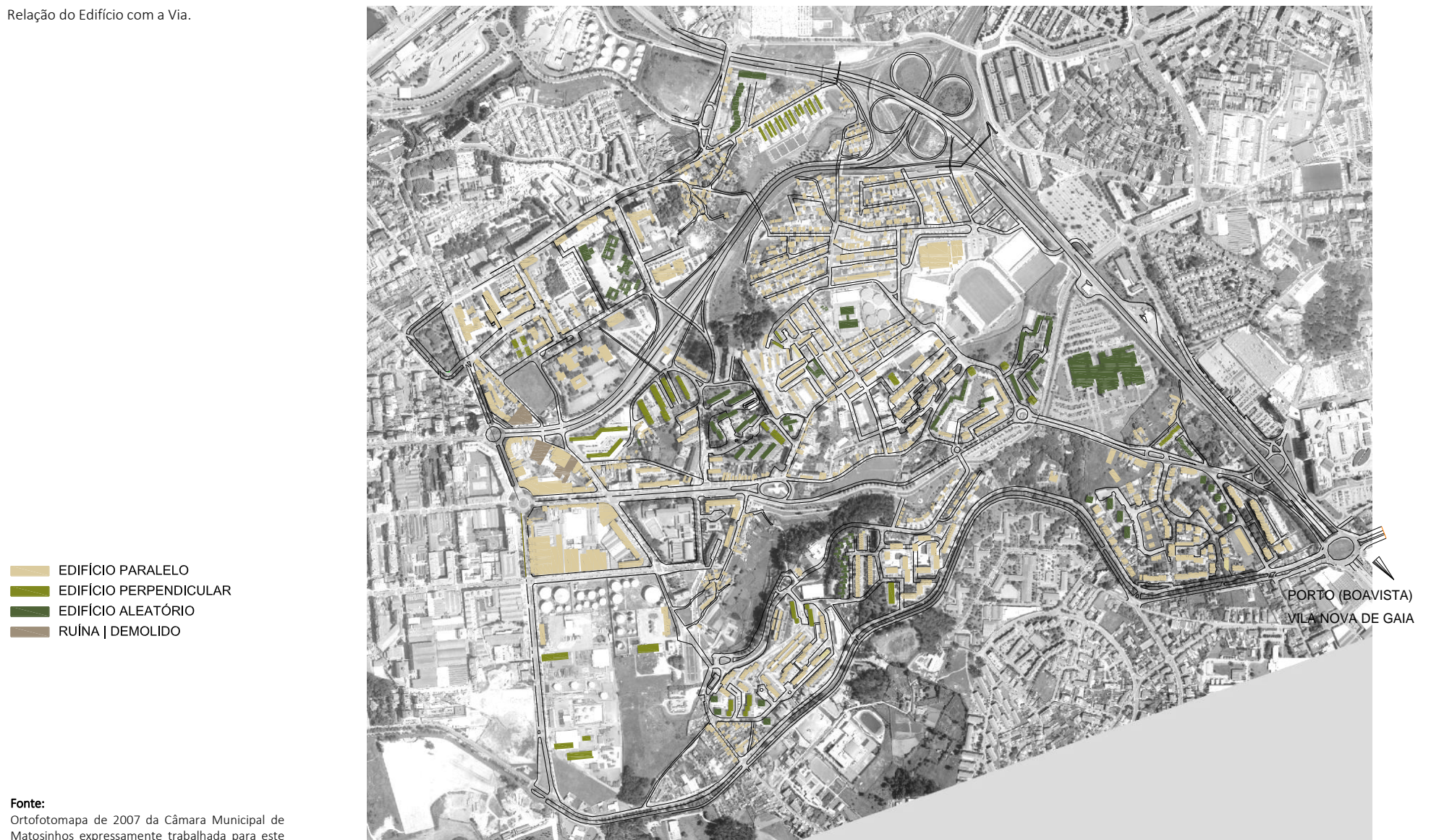
Tais factores não contribuem para a consolidação de um centro urbano com uma imagem forte. A partir da leitura deste *fragmento* de cidade contemporânea, “o labirinto”, “a colagem” e “a fragmentação” são ritmos que a caracterizam como *uma nova ordem urbana* de composição heterogénea.

Um espaço construído não consolidado por um crescimento de adições sucessivas, com significant heterogeneidade de tipologias construtivas, habitação unifamiliar, bloco e torre, alternando edificações com vazios intersticiais, que se traduz numa falta de legibilidade e de identidade urbana. Esta área caracteriza-se por uma função predominantemente residencial e por um défice de comércio e serviços.

Este território carece do acolhimento de operações urbanísticas e actividades de referência para uma contribuição de condições de suporte à vivência qualificada deste território.

Figura IV.62.

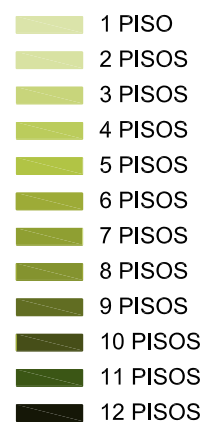
Relação do Edifício com a Via.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.63.
Cércea dos Edifícios



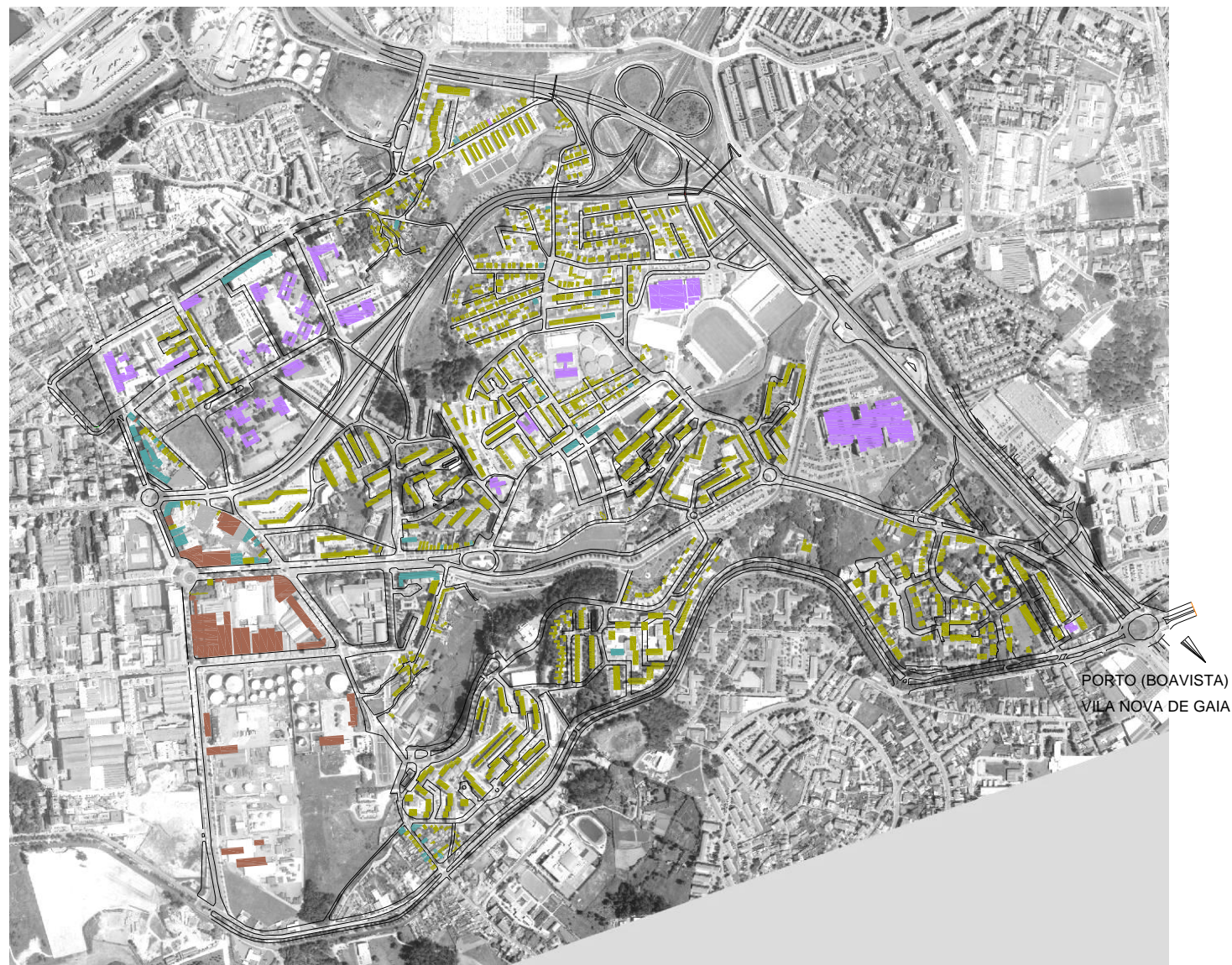
Fonte:
Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.



Figura IV.64.
Estudo Funcional

- HABITAÇÃO
- MISTO (COMÉRCIO + HABITAÇÃO)
- OUTROS USOS SEM RESIDÊNCIA
- EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
- RUÍNA / DEMOLIDO

Fonte:
Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.



As tipologias habitacionais da zona em análise dividem-se em três classes que passamos a enumerar e a descrever:

- Moradia unifamiliar, como o próprio nome indica é um edifício de um único fogo onde supostamente reside uma família. Os exemplos encontrados caracterizam-se em geral por serem edifícios possuindo um ou dois pisos em regra. De referir que são raros os casos onde o 2º piso é constituído por um sótão habitável. Verificamos esse exemplo nas habitações unifamiliares da área de génese ilegal.
- Habitação plurifamiliar, edifícios geralmente com mais de três pisos e pelo menos dois fogos. Este tipo de habitação plurifamiliar é dominante na área estudo pelo número significativo de conjuntos habitacionais a custos controlados, bem como por cooperativas.
- Habitação precária, nesta tipologia encontram-se maioritariamente as chamadas construções clandestinas correspondentes a áreas de génese ilegal, edifícios construídos ignorando as regras de segurança e boas técnicas de construção. São em geral edifícios de um ou dois pisos.

Figura IV.65.

Heterogeneidade das Tipologias Construtivas

MORADIA UNIFAMILIAR - EDIFÍCIO DE UM ÚNICO FOGO ONDE SUPOSTAMENTE RESIDE UMA FAMÍLIA. OS EXEMPLOS ENCONTRADOS CARACTERIZAM-SE EM GERAL POR SEREM EDIFÍCIOS POSSUÍDO UM OU DOIS PISOS.

MORADIA PLURIFAMILIAR - EDIFÍCIO GERALMENTE COM MAIS DE TRÊS PISOS E PELO MENOS DOIS FOGOS; ESTE TIPO DE HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR É DOMINANTE TAMBÉM NA NOSSA ÁREA DE ESTUDO PELO NÚMERO SIGNIFICATIVO DE CONJUNTOS HABITACIONAIS A CUSTOS CONTROLADOS BEM COMO DE COOPERATIVAS.

HABITAÇÃO PRECÁRIA - NESTA TIPOLOGIA ENCONTRAM-SE MAIORITARIAMENTE AS CHAMADAS CONSTRUÇÕES CLANDESTINAS CORRESPONDENTES A ÁREAS DE GÊNESE ILEGAL, EDIFÍCIOS CONSTRUÍDOS IGNORANDO AS REGRAS DE SEGURANÇA E BOAS TÉCNICAS DE CONSTRUÇÃO. SÃO EM GERAL EDIFÍCIOS DE UM OU DOIS PISOS.

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



4.6. – Análise de Unidades Morfológicas

No quadro físico da cidade destacamos duas manchas de conjuntos Habitacionais a Custos Controlados que, face à sua identidade e inserção urbana, assumem-se, por vezes, como *fragmentos na leitura da cidade*. A habitação, neste caso particularmente a habitação social, é um *problema urbano* que se prende com os processos de crescimento e transformação da cidade.

Como podemos verificar na área-estudo da figura IV.66 da página 335 distinguimos duas manchas dominantes destes conjuntos que passamos a descrever de forma sucinta, com a sua caracterização físico espacial:

Estes conjuntos traduzem a necessidade de um (re)desenho do espaço colectivo face a uma ilegibilidade de percursos, uma falta de hierarquização e regularização do espaço público, de circulação e estacionamento, assim como uma ausência de referências que tornam estes lugares por vezes labirínticos.

Verifica-se também um défice de comércio e serviços necessários para a dinamização destes espaços e equipamentos de carácter colectivo.

Figura IV.66.

Planta de Localização dos Conjuntos
Habitacionais a Custos Controlados

- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
136 FOGOS
ANO 1970
- CONJUNTO HABITACIONAL DE MATOSINHOS
192/228 FOGOS
ANO 1979
- CONJUNTO HABITACIONAL DE CARCAVELOS I E II
272 FOGOS
ANO 1983-1984
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA I
76 FOGOS
ANO 1991
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA II
42 FOGOS
ANO 1993
- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
64 FOGOS
ANO 1994
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA III
48 FOGOS
ANO 1994
- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
48 FOGOS
ANO 1999



Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Figura IV.67.

Localização dos Conjuntos Habitacionais a Custos Controlados

- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
136 FOGOS
ANO 1970
- CONJUNTO HABITACIONAL DE MATOSINHOS
192/228 FOGOS
ANO 1979
- CONJUNTO HABITACIONAL DE CARCAVELOS I E II
272 FOGOS
ANO 1983-1984
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA I
76 FOGOS
ANO 1991
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA II
42 FOGOS
ANO 1993
- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
64 FOGOS
ANO 1994
- CONJUNTO HABITACIONAL DA BIQUINHA III
48 FOGOS
ANO 1994
- CONJUNTO HABITACIONAL DA CRUZ DE PAU
48 FOGOS
ANO 1999

Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Figura IV.68.

Conjunto Habitacional da Cruz de Pau |
136 Fogos



HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - NÃO TEM



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

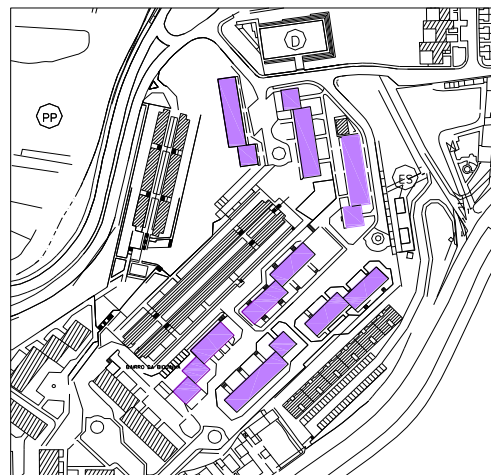
O Conjunto Habitacional da Cruz de Pau (1) - 136 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plano, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, dois blocos alinhados pelo talude do terreno, três blocos em paralelismo com o primeiro e um sexto bloco de forma aleatória. O número de pisos é rés-do-chão mais 3. Um edifício tem uma frente de 49.50 m e profundidade de 8.35 m e os restantes possuem uma frente de 34 m com uma profundidade de 8.35 m. O uso dominante é habitação e não possui nenhum equipamento.

Figura IV.69.

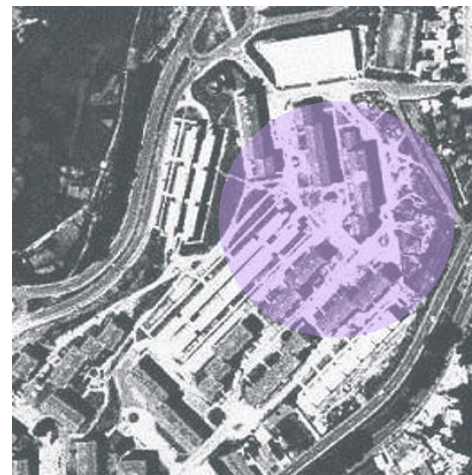
Conjunto Habitacional de Matosinhos |
192/ 228 Fogos



HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - NÃO TEM



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIA

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

O Conjunto Habitacional de Matosinhos (2) - 192/228 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plana, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, quatro blocos alinhados paralelos com a Estrada da Circunvalação, três blocos em paralelismo com o talude de forma aleatória. O número de pisos é rés-do-chão mais 4. O conjunto composto por três módulos de edifícios distintos na dimensão da sua frente e constantes na sua largura. Seis edifícios têm uma frente de 13.50 m e largura de 11 m, quatro têm uma frente de 30 metros de 11 m de largura e os restantes quatro possuem uma frente de 45 m e 11 metros de largura. O uso dominante é habitação e não possui nenhum equipamento.

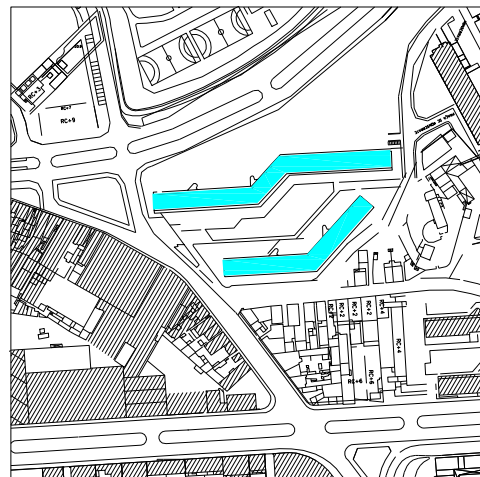
Figura IV.70.

Conjunto Habitacional de Carcavelos |

272 Fogos



HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - RINGUE



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

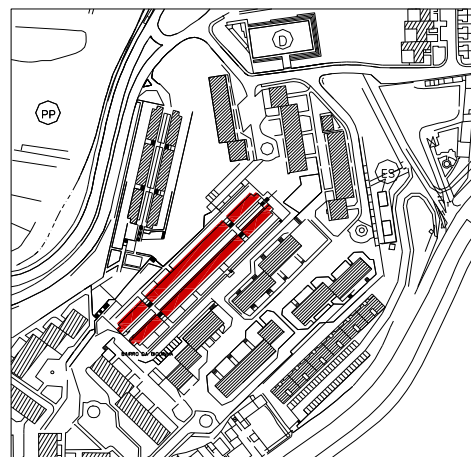
Conjunto Habitacional de Carcavelos (3) - 272 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plana, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, dois blocos paralelos com o I.C.24 e o acesso por galerias. O número de pisos é rés-do-chão mais 4. Um edifício tem uma frente quebrada de três tramos de 155 m e uma profundidade de 12.50 m, o outro possui duas frentes de 59.50 m e 56 m fazendo um ângulo de 46º e 12.50 m de profundidade. O uso dominante no rés-do-chão é comércio e nos restantes pisos habitação e possui um equipamento de apoio, um ringue.

Figura IV.71.

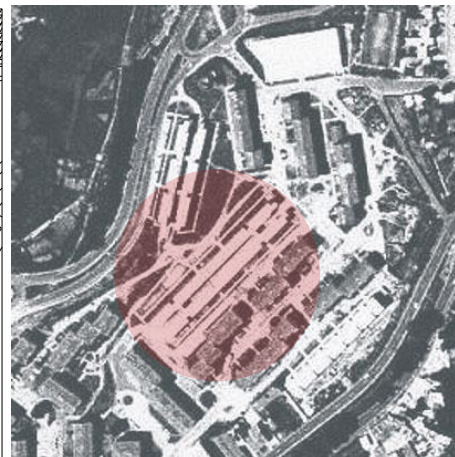
Conjunto Habitacional da Biquinha I |
76 Fogos



HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - GABINETE DE APOIO E CRECHE



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

O **Conjunto Habitacional da Biquinha I (4)** - 76 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plano, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, um bloco em duas alas com uma rua interior e acesso por galerias, alinhado paralelo à via. O número de pisos é rés-do-chão mais 3. Um edifício com uma frente de 131 m, largura de 6.60 m cada aba e a rua interior com 7 m. O uso dominante é habitação, possuindo no rés-do-chão um equipamento de apoio, uma creche.

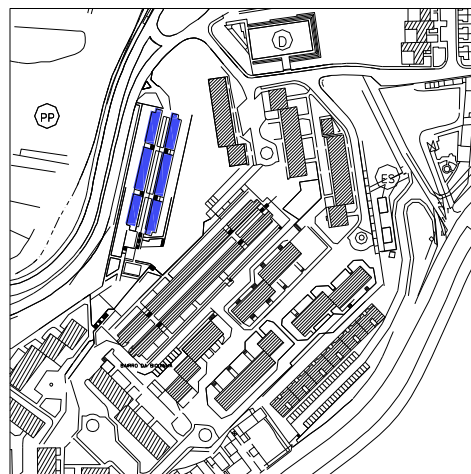
Figura IV.72.

Conjunto Habitacional da Biquinha II |

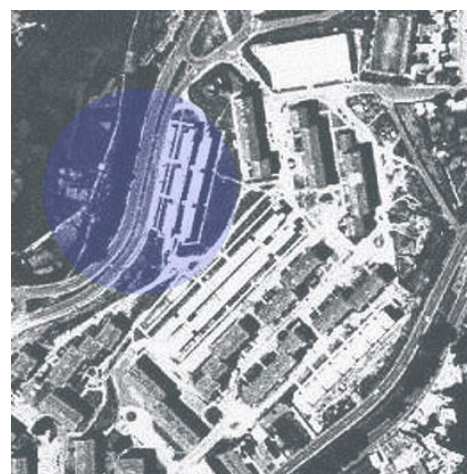
42 Fogos



HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - CENTRO DE JOVENS, A.T.L. E
GABINETE DE APOIO



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

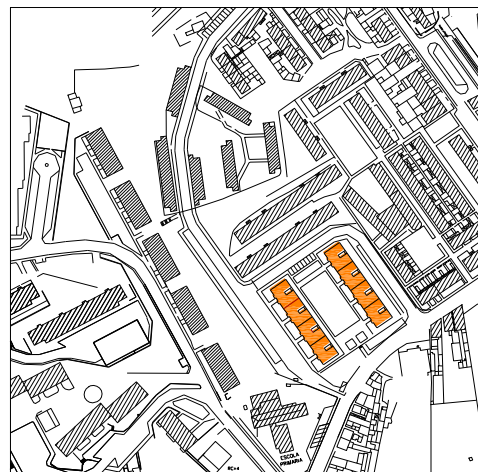
Conjunto Habitacional da Biquinha II (5) - 42 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plano, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, um bloco em duas alas com uma rua interior e acesso por galerias, alinhado paralelo à via. O número de pisos é rés-do-chão mais 3. Um edifício com uma frente de 90 m, largura de 6.60 m cada aba e a rua interior com 7 m. O uso dominante é habitação, possuindo no rés-do-chão equipamento de apoio, um centro de jovens, A.T.L e um gabinete de atendimento.

Figura IV.73.

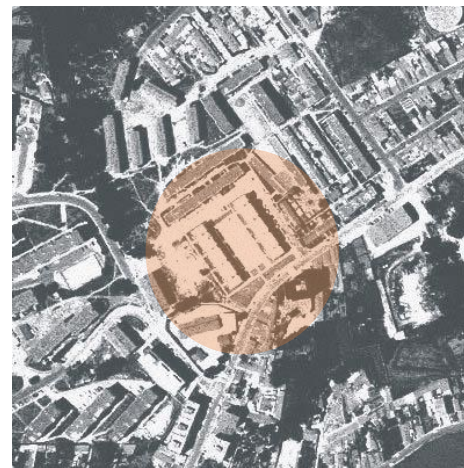
Conjunto Habitacional Cruz de Pau |
64 Fogos



HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - RINGUE



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIA

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

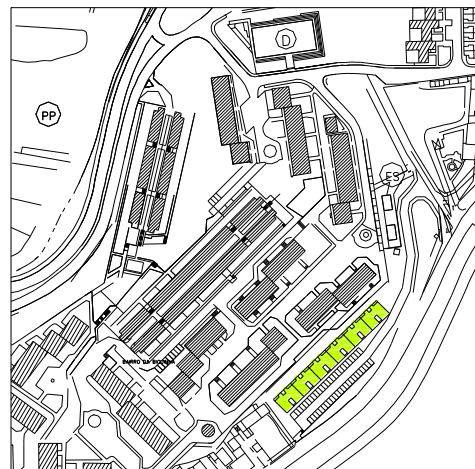
O Conjunto Habitacional da Cruz de Pau (6) - 64 Fogos, identifica-se na estrutura urbana: a relação do edifício com o relevo é plano, a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, dois blocos paralelos entre si e perpendiculares com a via. O número de pisos é rés-do-chão mais 3. Dois edifícios, cada um com uma frente de 60 m e largura de 12 m. O uso dominante é habitação e um equipamento de apoio, um ringue.

Figura IV.74.

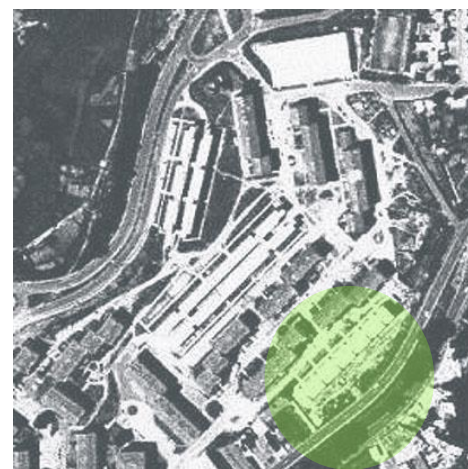
Conjunto Habitacional da Biquinha III |
42 Fogos



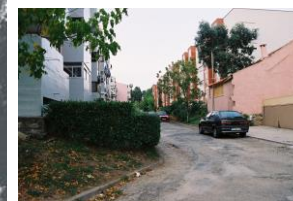
HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - NÃO TEM



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

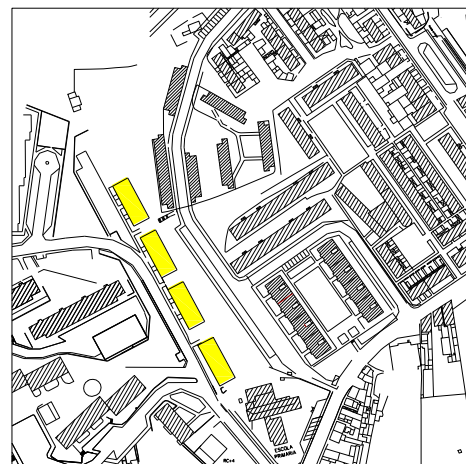
O Conjunto Habitacional da Biquinha III (7) – 42 Fogos, está inserido da seguinte forma na estrutura urbana: a tipologia é habitação plurifamiliar em bloco, um bloco alinhado pelo talude do terreno, paralelo à via da Circunvalação. O número de pisos é rés-do-chão mais quatro, um edifício com uma frente de 90 m e largura de 12 m. Não possui nenhum equipamento

Figura IV.75.

Conjunto Habitacional Cruz de Pau |
48 Fogos



HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR EM BLOCO
Nº DE PISOS - R/C + 3
EQUIPAMENTO - CENTRO DE DIA PARA A TERCEI-
RA IDADE, CRECHE, A.T.L. E PRÉ-ESCOLAR



IMPLANTAÇÃO



INSERÇÃO URBANA



FOTOGRAFIAS

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

O Conjunto Habitacional da Cruz de Pau (8) – 48 fogos, inserido na estrutura urbana pelo paralelo à via existente. A sua tipologia é habitação plurifamiliar em blocos, quatro blocos em banda contínua paralelos á via. Cada edifício com 30 metros de frente e 12 metros de largura. O número de pisos é rés-do-chão mais três e possui em cada rés-do-chão de cada bloco um equipamento: Centro de Dia para a Terceira Idade, Creche, A.T.L e Pré -Escolar.

Salientamos também o elevado número de fogos em cada conjunto habitacional que origina índices de densificação elevados e que deverá passar por uma reflexão futura, para que estas áreas não se transformem em guettos. A proximidade dos vários conjuntos habitacionais também merece uma reflexão para que num futuro a sua localização procure uma descentralização destas unidades. Reforçar a rede de transportes públicos torna-se também importante de forma a uma diminuição das desigualdades de acessibilidade.

4.7. – Edifícios destacados

Surgem nesta área novas funções de referência – equipamentos públicos, entre outros, salientamos o Hospital Pedro Hispano, o Tribunal e o Pavilhão dos Congressos. Uns são novos equipamentos necessários à cidade (Pavilhão dos Congressos), outros têm vindo a deslocar-se na estrutura urbana, alguns destes, tais como o Hospital e o Tribunal encontravam-se no actual Centro Cívico da cidade.

De salientar que a actual implantação de alguns equipamentos públicos obedece a uma nova política e ao reconhecimento de uma dimensão metropolitana que está implícita na sua área de implantação, perto de grandes eixos, como é o caso do Hospital Pedro Hispano, que não tem como função dar resposta apenas à cidade de Matosinhos, mas também à área metropolitana. São os investimentos públicos de natureza sectorial, fruto de políticas nacionais, a “fazerem” cidade e a criarem novas lógicas de leitura e de construção urbana.

Os equipamentos públicos designados na actual cidade contemporânea como possíveis “Monumentos” ou edifícios significantes na estrutura urbana actual deveriam ser os principais elementos formais no tecido urbano. Julgamos importante esta recente descentralização dos equipamentos colectivos se for tida em conta a importância e o seu papel na cidade como elementos dinamizadores da estrutura urbana.

É também importante estar associado a estes novos equipamentos, formais e simbólicos do urbano, uma qualificação do espaço urbano e da sua envolvente de forma a que a urbanidade seja uma constante na sua imagem ou na construção de novas iconografias e identidades urbanas.

Figura IV.76.

Localização dos Equipamentos Públicos

- 01 ESCOLA
- 02 CÂMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS
- 03 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 04 POLICIA MUNICIPAL
- 05 CENTRO DE CONGRESSOS
- 06 BOMBEIROS
- 07 TRIBUNAL
- 08 HOSPITAL
- 09 PISCINA MUNICIPAL



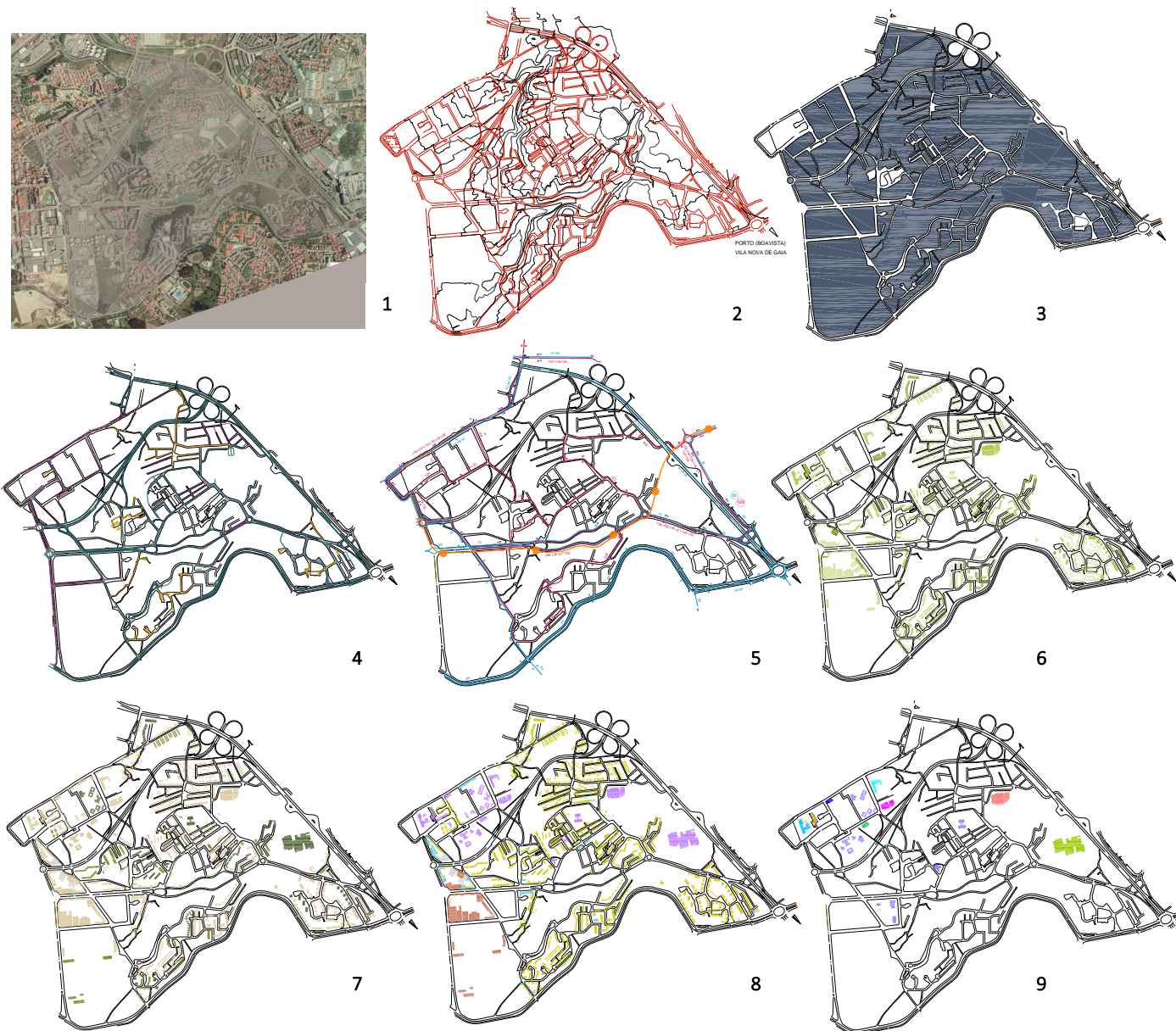
Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

SINTESE DA ESTRUTURA DE MATRIZ DO MODELO DE CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO

Figura IV.77.

Síntese da Estrutura de Matriz do Modelo de Cidade do Movimento Moderno.



- 01| ORTOFOTOMAPA
- 02| VIAS ADAPTADAS AO TERRENO
- 03| MORFOLOGIA DA PARCELA
- 04| CLASSIFICAÇÃO DA MORFOLOGIA DA VIA
- 05| MOBILIDADE _ REDE DE TRANSPORTES
- 06| CERCEA DOS EDIFÍCIOS
- 07| RELAÇÃO DO EDIFÍCIO COM A VIA
- 08| ESTUDO FUNCIONAL
- 09| EQUIPAMENTOS

Fonte:
Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

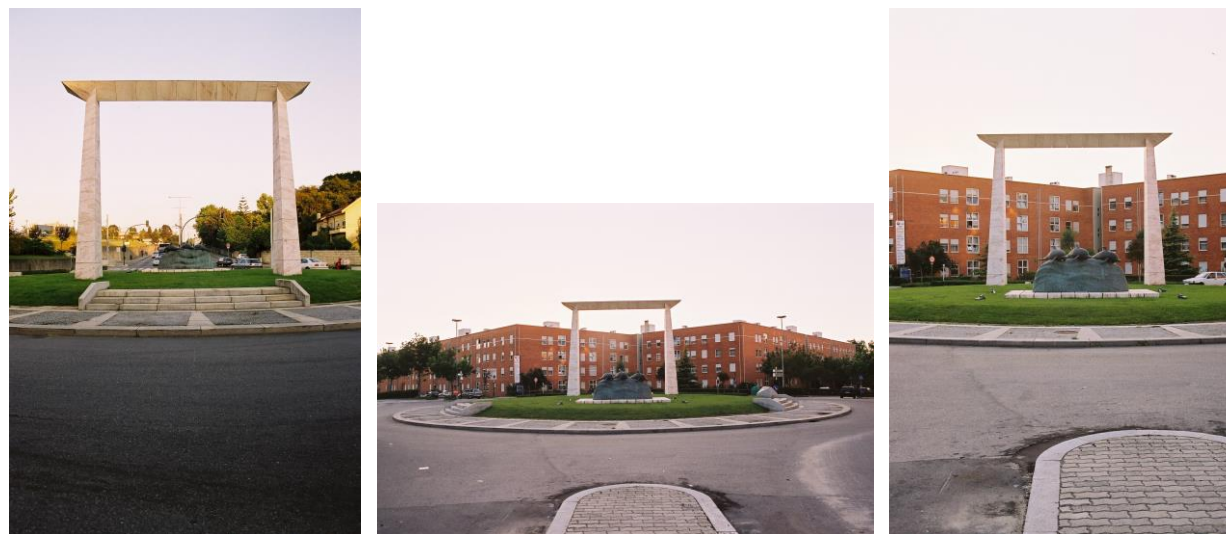
4.8. – A Porta da Cidade

Também não podemos deixar de referir na nossa análise um conjunto escultórico, situado na Avenida Vilagarcia de Arousa, um monumento, que representa uma das entradas para a cidade de Matosinhos, afirmando a “ideia de uma passagem para uma vida melhor numa cidade renovada”.⁶⁹

Este monumento compõe-se de dois elementos fundamentais: um pórtico de oito metros de altura forrado de mármore e uma escultura em bronze de metro e meio de altura por quatro metros de largura aproximadamente. O pórtico como atrás referimos representa uma das “portas da cidade”. A escultura em bronze representa três golfinhos que foram destacados do Brazão da cidade, “conferindo-lhes a liberdade de se afirmarem aos olhos do observador, por via da terceira dimensão”.⁷⁰

Figura IV.78.

“Uma porta da Cidade” de Matosinhos



Fonte:

Fotografias da Autora.

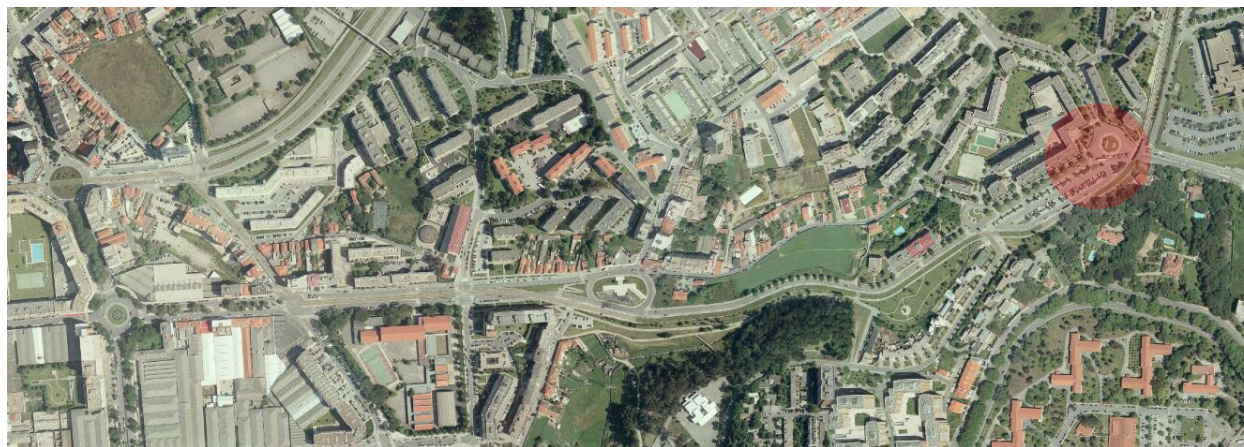
O simbólico no urbano face à perda de identidade a que assistimos na cidade contemporânea, um espaço urbano sem referências, é por nós reconhecido. Contudo, consideramos para que o simbólico do urbano tenha validade, todos os elementos morfológicos devem reforçar e caracterizar a sua identidade. As *portas* desempenharam, e ainda desempenham em culturas urbanas milenares, o

⁶⁹ Bastos, Gustavo, Memória descritiva e justificativa de um monumento para a cidade de Matosinhos, 1996.

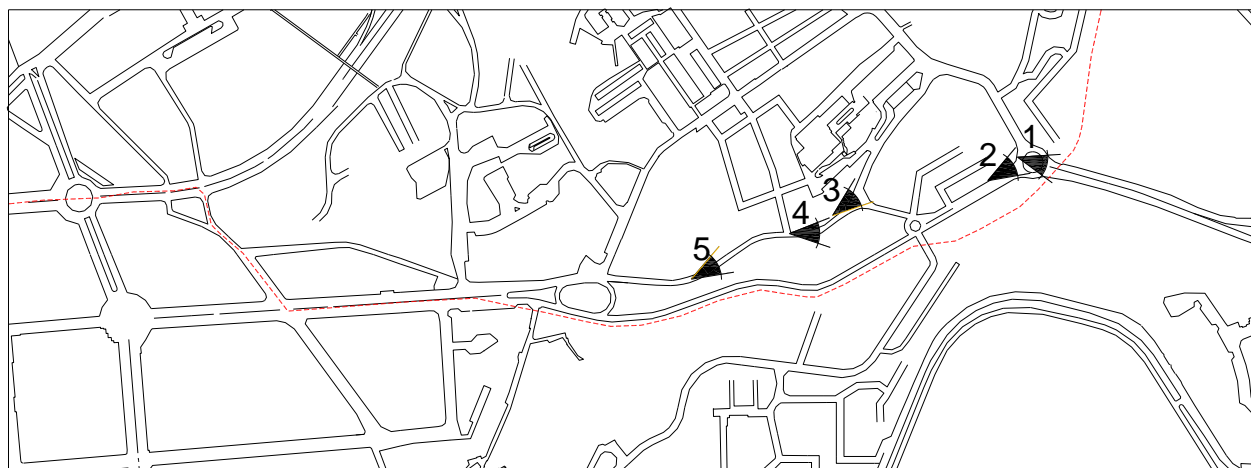
⁷⁰ Idem

Figura IV.79.

Vista Aérea da “Porta da Cidade” | Avenida Vilagarcia de Arousa.



Localização da “Porta da Cidade” | Avenida Vilagarcia de Aroso



Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora



1

2

3

4

5

papel simbólico com maior valor de identificação. As portas da cidade apontam ainda para as relações privilegiadas com outros espaços.

Verificamos na análise urbana a não identificação de um eixo que identifique e caracterize a *porta da cidade* com uma identidade na leitura do espaço urbano; encontra-se sim definida mas no lado oposto, ou seja na saída. Na imagem da relação estrutural e espacial deste percurso encontramos no seu eixo o remate de dois edifícios transmitindo uma ideia de “muro”, caracterizado pelo não reconhecimento visual e continuidade espacial que uma “porta” em termos de identidade de forma e clareza de posição nos oferece.

No reconhecimento desta estrutura urbana consideramos de relevo, ao nível da implantação e da morfologia do edificado na estrutura e imagem da cidade, a identificação de dois aglomerados de conjuntos habitacionais a custos controlados.

(Re)conhecemos nesta intervenção urbanística uma solução pontual que necessita de um (re)desenho legível, que assenta na (re)definição de um importante eixo para o centro da cidade, actualmente caracterizado por uma via de carácter rural, concentrado-se assim na identidade e estrutura da imagem da cidade.

5. – Multiplicidades morfológicas

5. 1. - Áreas de Génese Ilegal

No reconhecimento da morfologia funcional encontramos como parte integrante da estrutura urbana uma importante área designada por *Área Urbana de Génese Ilegal*⁷¹, que apresenta uma organização específica e frequentemente designada por orgânica ou espontânea.

⁷¹ A noção de Área Urbana de Génese Ilegal aplica-se apenas ao regime excepcional de reconversões urbanísticas das áreas de génese ilegal. Consideram-se (AUGI) os prédios ou conjunto de prédios contíguos que, sem a competente licença de loteamento, quando legalmente exigida, tenham sido objecto de operações físicas de parcelamento destinadas à construção até à data de entrada em vigor do DL400/84, de 31 de Dezembro, e que nos respectivos planos municipais de ordenamento do território (PMOT), estejam classificadas como espaço urbano ou urbanizável, definição retirada do livro Vocabulário do Ordenamento do Território, Coleção Informação, nº 5, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

Figura IV.80.

Localização da Área Urbana de Génese
Ilegal



Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Devido à complexidade e dificuldade de dados referentes a este loteamento (por ser uma área ilegal), sugerimos como proposta a utilização de fotografias aéreas para que se viabilize o (re)conhecimento da sua dinâmica.

Procurou-se definir a relação existente entre os elementos dessa organização específica, ou seja da estrutura urbana, procurando perceber o lugar, a forma e a função desses acontecimentos, das partes na formação do todo que é a estrutura urbana.

O seu resultado enquanto estrutura urbana apresenta uma tal qualidade estrutural inigualável à das cidades que construímos hoje; por isso torna-se necessário perceber a lógica da sua formação, como base para o projecto da sua reabilitação ou planeamento de novas cidades, conscientes de que este tipo de espaços é sobretudo o produto do desenho de uma colectividade.

Assim, a hipótese de que a génese e o desenvolvimento, quer da estrutura urbana em geral quer dos elementos que a compõem, obedecem a regras específicas de formação que estão directa ou indirectamente relacionadas com as características do seu suporte físico natural. Parece-nos que cada singularidade do território proporciona uma série de condições de uso, de facilidade de percurso, de áreas de produtividade, de protecção aos ventos, de exposição solar, etc., que pré-determinam a apropriação do espaço pelo homem.

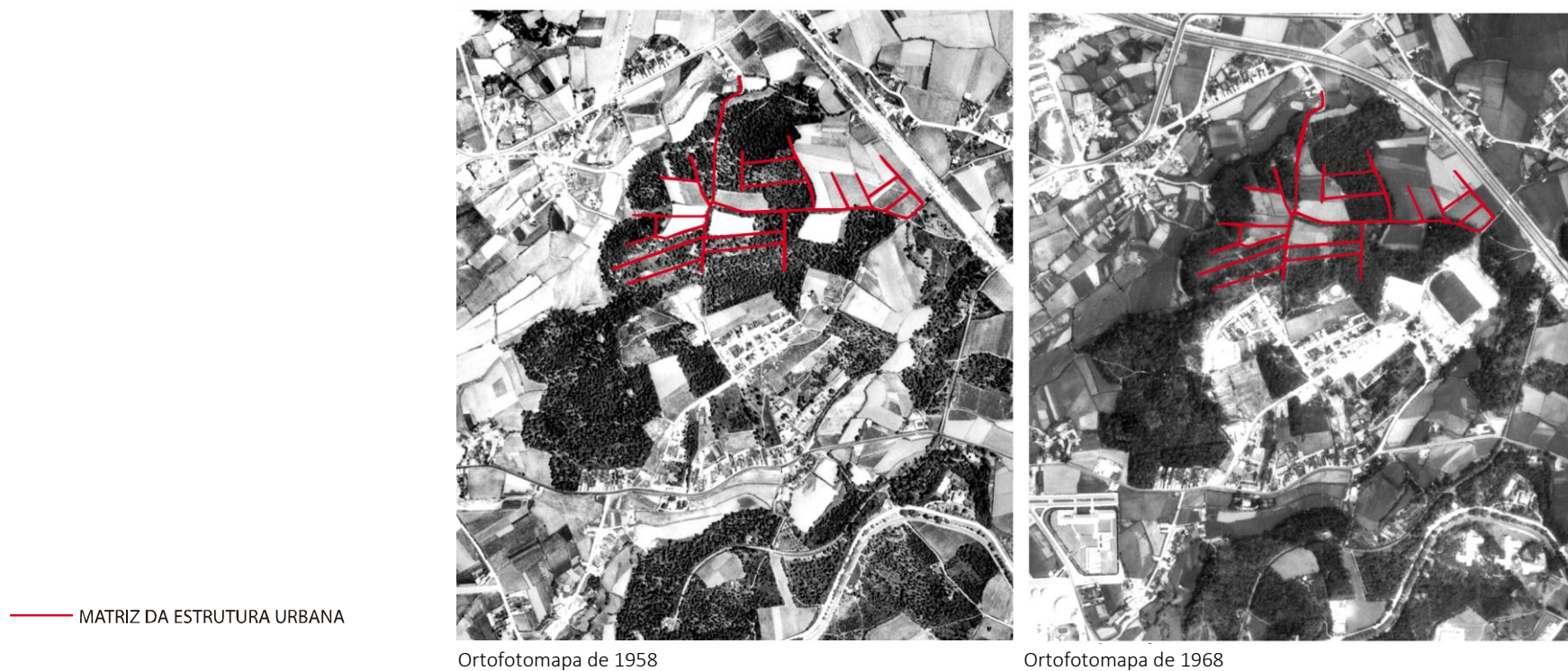
A configuração urbana depende fundamentalmente da rede de percursos, uma vez que não existe edifício sem um caminho ao qual se lhe possa aceder.

Figura IV.81.

Área Residencial de Génese Ilegal
| 1958-1968

ÁREA RESIDENCIAL DE GÉNESE ILEGAL

RECONHECIMENTO DA SUA DINÂMICA ENTRE 1958 e 1968



A MATRIZ DA ESTRUTURA URBANA ASSENTA NAS PRINCIPAIS VIAS DE LIGAÇÃO AO CENTRO URBANO QUE É PRÓXIMO. ESTAS LIGAÇÕES PRODUZEM UMA OCUPAÇÃO LINEAR EM TODA A SUA IMPLANTAÇÃO NA OCUPAÇÃO MARGINAL DOS CAMINHOS RURAIS E DIVISÓRIAS DE PROPRIEDADE.

Fonte:

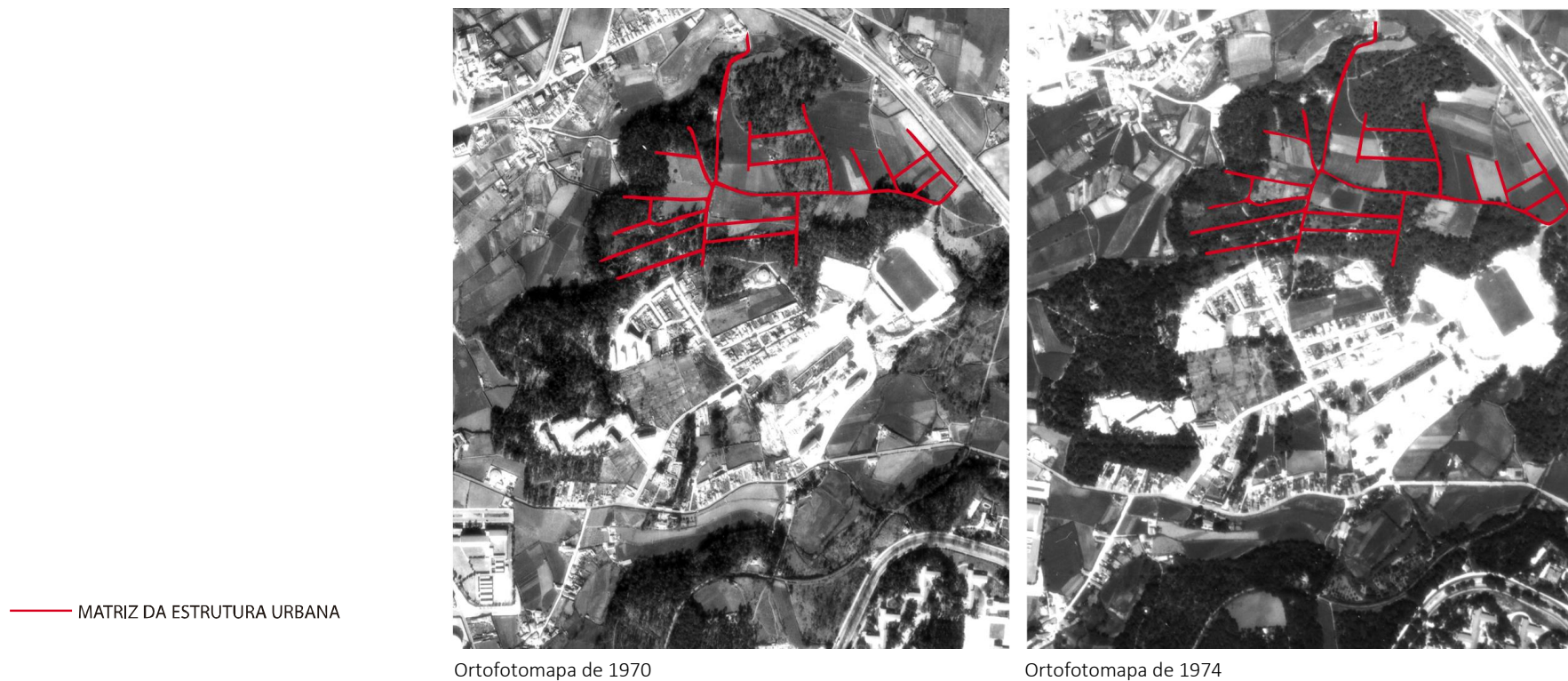
Ortofotomapa do Instituto Geográfico do Exército Português de 1958 e 1968 expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.82.

Área Residencial de Gênese Ilegal
| 1970-1974

ÁREA RESIDENCIAL DE GÊNESE ILEGAL

RECONHECIMENTO DA SUA DINÂMICA ENTRE 1970 e 1974



PROCUROU-SE DEFINIR A RELAÇÃO EXISTENTE ENTRE OS ELEMENTOS DESTA ORGANIZAÇÃO ESPECÍFICA, PROCURANDO PERCEBER O LUGAR, A FUNÇÃO DESSOS ACONTECIMENTOS OU SEJA DAS PARTES NA FORMAÇÃO DO TODO QUE É A ESTRUTURA URBANA.

Fonte:

Ortofotomapa do Instituto Geográfico do Exército Português de 1970 e 1974 expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.83.

Área Residencial de Gênese Ilegal
| 1995-2007

ÁREA RESIDENCIAL DE GÊNESE ILEGAL

RECONHECIMENTO DA SUA DINÂMICA ENTRE 1995 e 2007



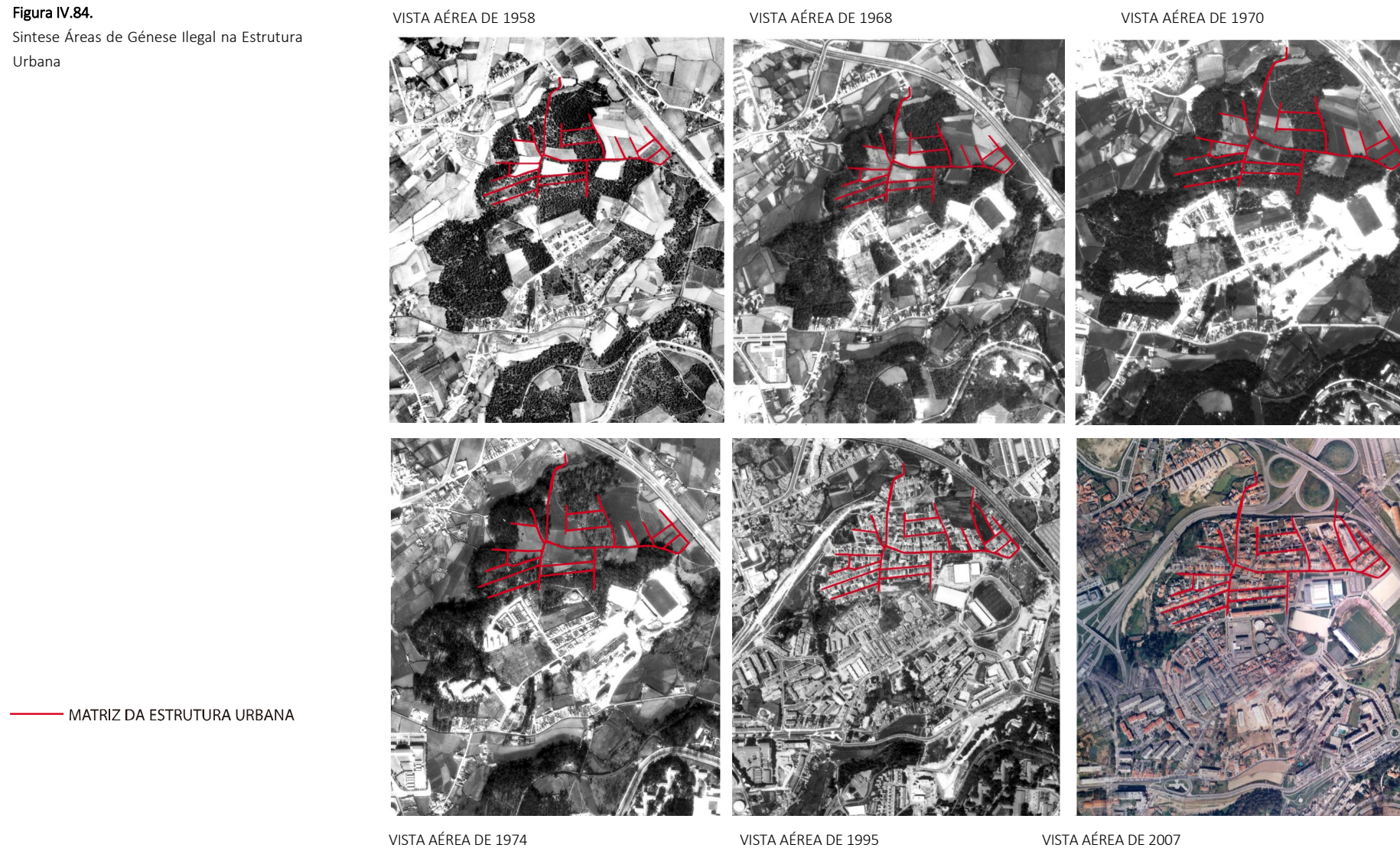
Fonte:

Ortofotomapa do Instituto Geográfico do Exército Português de 1995 e 2007 expressamente trabalhada para este estudo.

ESTA EXPANSÃO TOMA A FORMA DE OCUPAÇÃO ILEGAL E O SEU CONTROLO URBANÍSTICO É POR NATUREZA INEXISTENTE ENCONTRAMOS UM PARADOXO. UMA INTEGRAÇÃO ESPACIAL DA MALHA CONSOLIDADA COM A RESTANTE ÁREA ENVOLVENTE.

Figura IV.84.

Síntese Áreas de Génese Ilegal na Estrutura Urbana



Fonte:

Ortofotomapa do Instituto Geográfico do Exército Português de 1995 e 2007 expressamente trabalhada para este estudo.

A matriz da estrutura urbana assenta nas principais vias de ligação ao centro urbano que lhe é próximo, estas ligações produzem uma ocupação linear em toda a sua implantação e na ocupação marginal dos caminhos rurais e divisórios de propriedade, sinuosos e estreitos, com intensa ocupação, ocupação marginal das vias de ligação entre primitivas formas (nucleadas) de ocupação do território.

Esta expansão toma a forma de ocupação ilegal e o seu controlo urbanístico é menor, encontramos um paradoxo, uma integração espacial da malha consolidada com o da restante área envolvente parece mais viável mediante algumas acções de rectificação do tecido.

A carência de espaços destinados a outros usos que não o residencial e a incapacidade de criar centralidades dentro destes aglomerados, muitas vezes relacionadas com uma estrutura urbana muito homogénea, torna difícil a sua integração total no núcleo urbano de forma a constituírem destinos que não exclusivamente para os seus habitantes.

Do que acima ficou dito, importa aqui sublinhar que os espaços urbanos ditos orgânicos não são irregulares e muito menos informais, ao contrário do que habitualmente são designados, mesmo não sendo ortogonais têm uma geometria própria que resulta das condições do sítio e têm uma estrutura organizada, tal como a própria palavra *orgânico* indica. O sítio desempenha um papel fundamental para esta organização.

5.2. - Áreas de Transição

No reconhecimento das intervenções urbanísticas da área em estudo interessa-nos igualmente abordar a questão das *áreas de transição*, (consideradas áreas de fronteira), ou seja, as margens entre modelos de cidade identificáveis e as áreas de transição de cidade não referenciáveis a modelos urbanos específicos. Verificamos ainda que os modelos urbanos se sobrepõem e se cruzam.

Figura IV.85.

Área dos Planos na Estrutura Urbana



ÁREA DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE
MATOSINHOS | AUTORIA LICÍNIO GUIMA-
RÃES | 1896

ÁREA DO ANTE-PROJECTO DO PLANO DE
URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS | ARQTO.
MOREIRA DA SILVA | 1944

ÁREA DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA
ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS | ARQTO.
ARMÉNIO LOSA | 1963



Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Ao intervir na cidade salientamos a importância do estudo do(s) modelo(s) urbanos em presença e o reconhecimento das diferentes áreas de transição que exigem um conhecimento aprofundado e operativo da cidade e da forma urbana. Caso contrário poderão traduzir-se em *fissuras* no reconhecimento do tecido urbano.

Figura IV.86.

Mancha da Sobreposição de Planos

1

MANCHA DA SOBREPOSIÇÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS | AUTORIA LICÍNIO GUIMARÃES | 1896 E DO ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS | ARQ.TOS MOREIRA DA SILVA | 1944

2

MANCHA DA SOBREPOSIÇÃO DO ANTE-PROJECTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE MATOSINHOS | ARQ.TOS MOREIRA DA SILVA | 1944 E DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA SUDESTE DE MATOSINHOS | ARQ.TO. ARMÉNIO LOSA | 1963

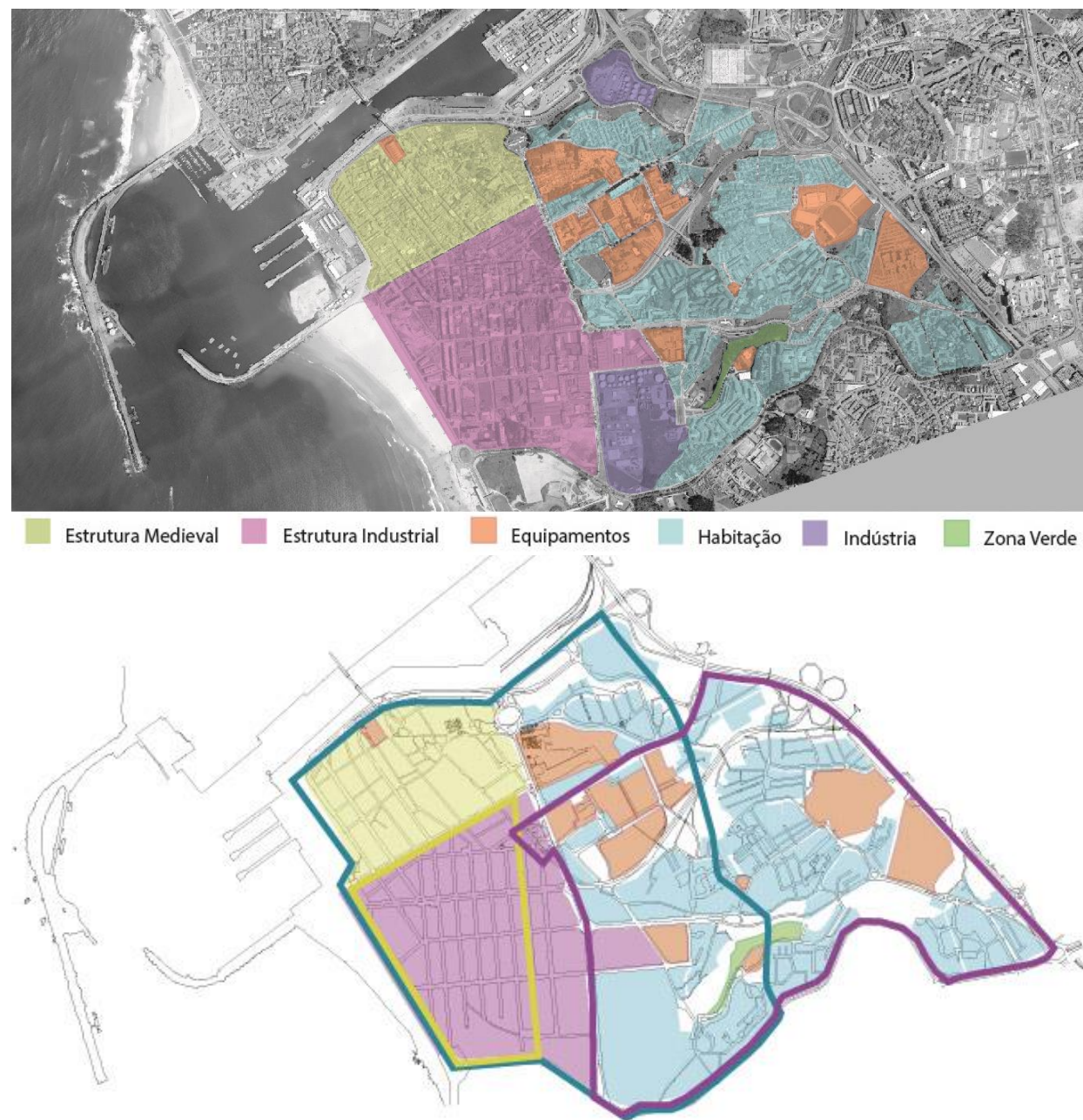


Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura IV.87.

Mancha dos usos na área estudo



Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

5.3. - Vazios Urbanos

No debate actual sobre o urbano contemporâneo encontramos o conceito francês de *Terrain Vague*, entendido aqui como *terreno livre* ou *terreno vago*, que persiste na memória colectiva dos habitantes de uma cidade pela sua própria história e existência. São lugares abandonados, tais como áreas industriais esquecidas pelas mudanças económicas, resíduos do crescimento urbano às vezes inacessíveis, outras pertencentes ao passado comum das pessoas. São símbolos de uma era ou mesmo resultados da ganância da especulação imobiliária; lugar, que na cidade contemporânea são redescobertos como novas frentes para o crescimento urbano.

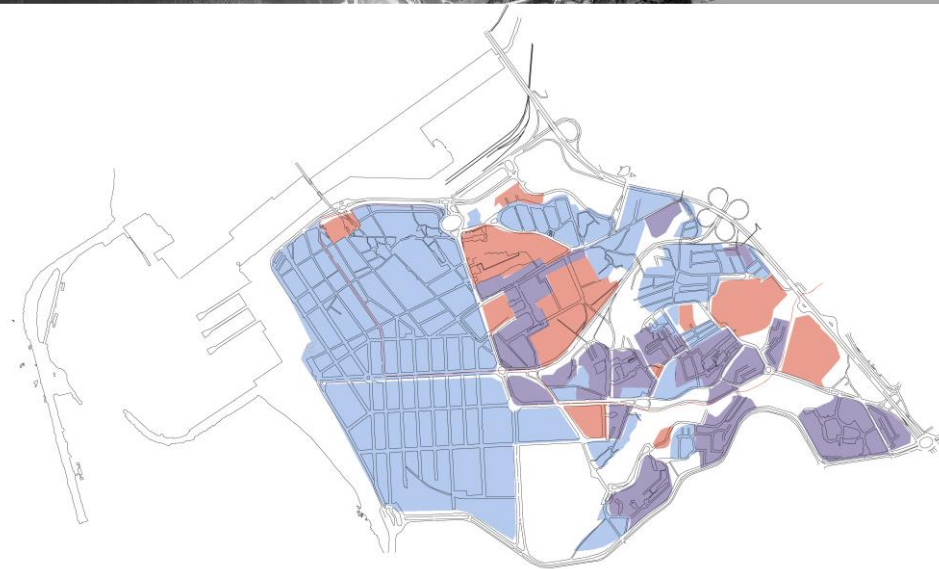
Os *resíduos do crescimento urbano* merecem, de igual modo, uma reflexão no actual caminhar do urbano onde se faz quase inevitável na sua totalidade. Poderíamos, como exemplo de um exercício projectual, pensar estes *vazios* não como mais um outro lugar construído, mas transformá-los em novos lugares, menos ocupados, tornando-os um complemento seu voltado ao lazer, à cultura e às manifestações de toda a ordem. São vazios únicos na sua existência e localização, mas múltiplos nas possibilidades quando pensados e trabalhados como um grande complexo urbanístico de áreas públicas na cidade, assumindo-se entre si como *elementos unificadores* de importantes ligações entre as diversas partes de cidade.

Para Solà-Morales são lugares que se qualificam no seu próprio sentido de ausência e vazio, e portanto, passíveis de serem mantidos e assim preservados como elementos também formais e simbólicos do urbano, não padecendo de uma integração maior com a *malha eficiente e produtiva da cidade*.⁷²

⁷² Segundo Solà-Morales, “a noção de “*terrain*” como a de “*vague*” contém uma ambiguidade e uma multiplicidade de significados que é a que faz desta expressão um termo especialmente útil para designar a categoria urbana e arquitectónica com que aproximamos aos lugares, territórios ou edifícios que participam de uma função dupla. Por uma parte “*vague*” no sentido de vacance, vazio, livre de actividade, improdutivo, em muitos casos obsoleto. Por outra parte “*vague*” no sentido de impreciso, indefinido, vago, sem limites determinados, no horizonte do futuro”. SOLÀ-MORALES, Ignasi de. *Territorios, Terrian Vague*, Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 2002

Figura IV.88.

Síntese da Mancha de usos dos Planos na área-estudo



 Equipamentos  Tecidos Consolidados  Tecidos Fragmentados

Fonte:
Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Figura IV.89.
Planta de localização de Espaços Expectantes



Figura IV.90.
Planta de localização dos Vazios Urbanos Identificados

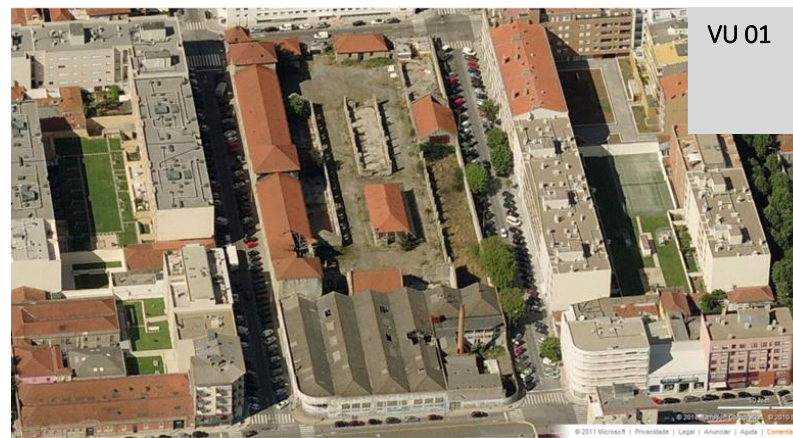


Fonte:
Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da
Câmara Municipal de Matosinhos expressamente
trabalhada para este estudo.

Figura IV.91.

Vazio Urbano 1

- Espaço vazio desafectado.
- Perdeu-se o uso ao qual estava afectado e actualmente encontra-se sem uso nenhum.
- Espaço vazio que permanece remanescente físico construção – que potencia a sua memória.
- Promessa de oportunidade em potencial.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.92.
Vazio Urbano 2

- Espaço vazio desafectado.
- Conjunto de Edifícios cujo uso no passado serviu de habitação.
- Actualmente só permanecem as estruturas degradadas, desafectadas do seu uso original.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.93.
Vazio Urbano 3

- Espaço vazio desocupado.
- A identificação deste espaço é imediata.
- Espaço vazio sem uso, com dimensão considerável.
- Espaço aberto de acesso público.
- Espaço vazio provisoriamente serve de parque de estacionamento.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.94.

Vazio Urbano 4

- Espaço vazio desocupado.

- Lotes de terreno privado com acesso restrito.

- Adjacente à avenida Engº Duarte Pacheco e Praça Guilhermina Suggia com capacidade funcional como frente urbana.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.95.

Vazio Urbano 5

- Espaço vazio subutilizado.
- A sua subutilização não decorre da falta de utilização deste espaço, mas da sua utilização meramente funcional.
- É monofuncional.
- Tem potencial para oferecer mais à cidade.



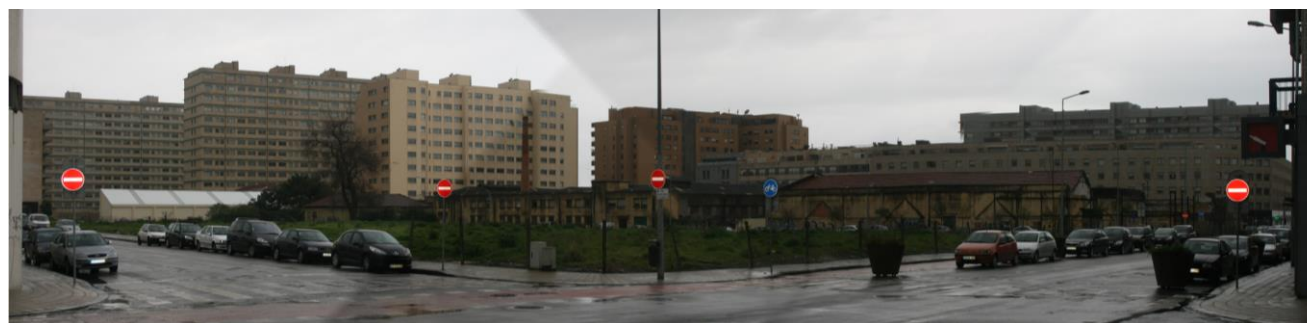
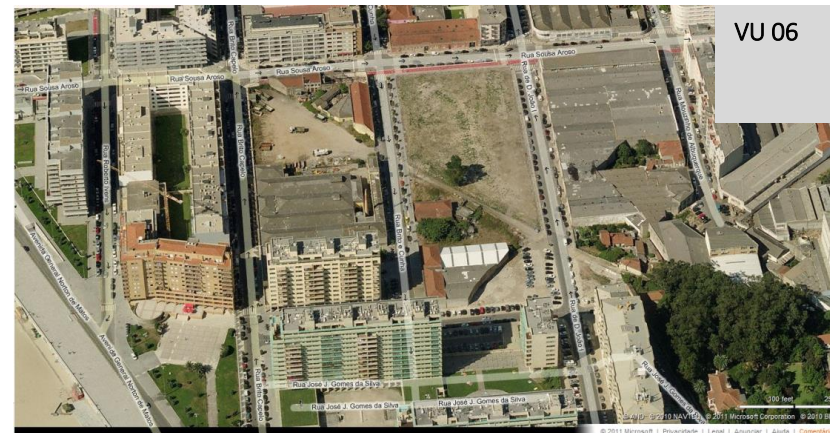
Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.96.
Vazio Urbano 6

- Espaço vazio desafectado..
- Perdeu o uso ao qual estava afectado – industria – e actualmente encontra-se sem uso nenhum.
- Permanece o remanescente físico.
- Espaço vazio desocupado com uma área grande. Cercado por vedação não estando acessível ao público.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.97.
Vazio Urbano 7

- Espaço vazio desocupado.
- Espaço vazio paralelo das duas ruas e intersticial entre os edifícios.
- Espaço vedado não estando acessível ao público.
- Topografia acentuada entre as duas vias.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

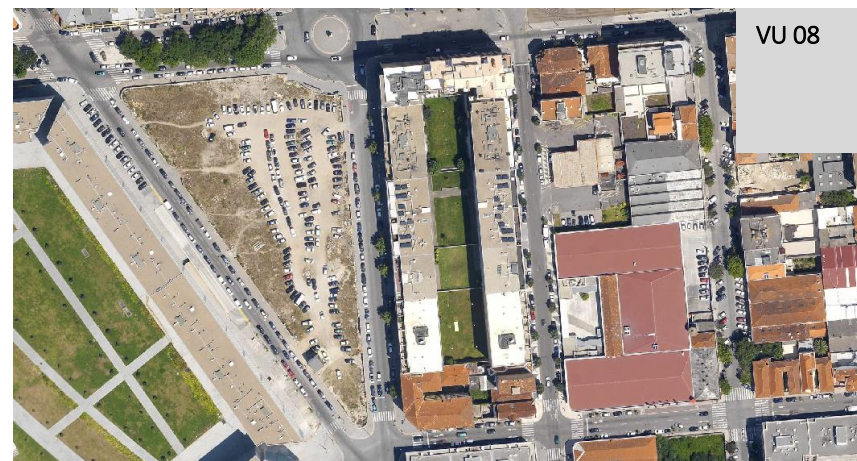
Figura IV.98.
Vazio Urbano 8

- Espaço vazio desafectado.

- Perdeu o uso ao qual estava afectado – indústria – e actualmente encontra-se sem uso nenhum.

- Espaço vazio que permanece remanescente físico – construção – que potencia a sua memória.

- Promessa de oportunidade em potência reservatório estratégico.



Fonte:

Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

Figura IV.99.
Vazio Urbano 9

- Espaço vazio desocupado.
- Espaço vazio de dimensão média.
- Espaço que sobra das construções nesta área sendo por vezes considerado espaço residual.



Fonte:
Ortofotomapa de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Fotografias da Autora

5.3.1. – Tipologia dos Vazios

O **Vazio Expectante** corresponde aos espaços intersticiais, normalmente grandes áreas vagas ou vazias, em que o estado de obsolescência se contrapõe a uma promessa de oportunidade em potencial. Afirmam-se simultaneamente como terrenos selvagens e com enlaces ou reservatórios estratégicos.

É esta situação provisória, mais do que efémera, duplamente associada a uma ideia útil de potencial-oportunidade e a uma ideia de precariedade, que caracteriza essencialmente este tipo de manifestações do vazio tão frequentes na actualidade.

A inconstância dos vazios expectantes assume-se por contraposição à qualidade duradoura do vazio na cidade tradicional que, na mutação dos tecidos por reparcelamento e renovação do edificado, sempre permanecia na integridade pública do domínio colectivo a que normalmente o vazio tradicional está associado.

Os **Vazios de Cedência ou de Interdição** devem ser entendidos como distanciamentos, ou seja, como espaços resultantes de distâncias impostas regularmente entre construções, edifícios e/ou infra-estruturas. São espaços livres, não tanto por vocação própria ou por determinação facultativa, mas por interdição forçada de construção, ainda que algumas vezes são as próprias características inatas do terreno que ditam a decorrente condição de non-edificanti.

Mas aos vazios de interdição está também associada uma ideia de desperdício obrigatório, de espaço inutilizado pela obrigatoriedade útil de deixar vazios higiénicos, vazios de saneamento e de segurança. Por oposição, na cidade tradicional não havia desperdício de espaço. O valor de proximidade física sobrepunha-se aos valores ainda não conquistados da habitabilidade e da salubridade; a proximidade física era demasiado importante para tolerar que se desperdiçassem espaços livres. Por outro lado, na concepção moderna da cidade, o mito do progresso e o ideal da perfeita realização do homem também não contemplavam a inclusão de espaços-resíduo. Os vazios de saneamento estavam conceptualmente numa ideia de espaço livre absoluto, exclusivamente trabalhado pela razão estetizante do arquitecto.

O fragmento e o simulacro do vazio são a réstia sobrança do vazio herdado. Alguns permanecem inteiros e intactos na sua razão de ser, em forma e em desígnio, eventualmente “perturbados” ou antes revitalizados pelas vivências e pela força dos hábitos mentais

actuais. Outros foram maquilhados pela vontade pós-moderna de salvaguardar, valorizar e adular tudo quanto seja histórico, antigo ou popular.

É que se o urbanismo moderno representa a obsolescência da cidade tradicional e uma ruptura abrupta com o passado, o urbanismo pós-moderno não representa menos a sua adulação extrema, pela cópia aproximada, pela reposição ou simulação de uma imagem, do sentido pitoresco, a recomposição de uma ideia do que já não é nem pode ser lugar tradicional.

Figura IV.100.

Vazio de Cedência

Fonte:

Fotografias da Autora



De certa forma, o sentimento de agonia face à cidade produzida pelos desígnios modernos, com todas as suas perversões e excessos, veio honrar e adular a cidade tradicional na mesma medida em que o Movimento Moderno a rejeitou. Esta apetência pelo passado explica a persistência fragmentada ou simulada da cidade-território dos vazios no sentido ainda tradicional do termo.

Identificámos o **Vazio Infra-Estrutural** que trata da decomposição do vazio tradicional entendido como espaço de contacto, de ligação e circulação, e da sua recomposição num vazio de conexão.

É um cheio-vazio que funciona como construído, um objecto quase-escultórico no espaço livre e na vastidão do vazio-paisagem, dada a força expressiva que as estruturas físicas para infra-estruturação do território (viadutos, estradas, auto-estradas, linhas de caminho-de-ferro, etc.) adquirem na paisagem.

Na mutação do sentido tradicional do vazio como espaço de contacto e de circulação, o vazio infra-estrutural perde em flexibilidade quando comparado com a malha apertada do tecido tradicional: perde na multiplicação dos possíveis esquemas de circulação e dos sentidos de trânsito.

Figura IV.101.

Vazio Infra-Estrutural



Fonte:

Fotografias da Autora

Mas estes vazios conectam tanto quanto fragmentam e sectorizam; na articulação entre escalas, a continuidade das ligações, a vitalidade dos nós e articulações viárias, traduzem-se muitas vezes em cortes no tecido, em discontinuidades forçadas nas malhas

configuradas e apertada do espaço de contacto e de circulação, do espaço de vivência e percepção que, apesar de tudo, ainda persiste.

Na análise dos vazios, a figura do **Vazio Verde** é claramente um conceito moderno. Trata da inclusão do elemento natural no contexto construído da cidade, uma vez mais por razões de higienização, mas também por motivos de naturalização e de recreio. É um verde artificial e nele devemos incluir desde o parque e jardim urbanos até ao simples relvado que não tem dimensão para ser jardim mas também não é bem canteiro.

Figura IV.102.
Vazio Verde



Fonte:
Fotografias da Autora

É, antes pelo contrário e cada vez mais, um vazio de cedência obrigatório resultante de uma urbanização feita por privados, no interior das suas quintas, e assente numa lógica de parcelamento fragmentário. O vazio verde é normalmente um espaço disponibilizando ao sector público pelas proporções mínimas exigidas, um suposto espaço de utilidade colectiva como o são também os cedidos para equipamentos e infra-estruturas.

Estes vazios urbanos, simbólicos ou não, esquecidos pelo crescimento urbano, vistos como áreas de passagem fortuita ou apressada dos dias actuais, às vezes despercebidos dos nossos sentidos, são parte de um bem da cidade, tal como os seus edifícios, ruas e habitantes. São integrantes de um conceito de espaço democrático na cidade contemporânea, os quais levam cada vez mais a necessidade de afirmar que a relação entre cheios e vazios de uma cidade se igualam. Na cidade contemporânea devem ser (re)descobertos como novas frentes para o crescimento urbano.

O espaço urbano tem reflectido inegavelmente as contradições que envolvem o processo de transformação da cidade contemporânea. Este engloba o espaço público e privado, colectivo e individual e ainda, dentro da estrutura urbana, o jogo de relações que entre ambos se pode estabelecer. Nesta vertente, a relação *Morfologia urbana/ Tipologia edificada* é também considerada uma extensão da relação entre o espaço individual e o espaço colectivo.

Assiste-se hoje a uma progressiva perda da qualidade simbólica e morfológica no espaço urbano. Este resulta de desequilíbrios, sobretudo qualitativos nas relações espaço individual/espaço colectivo e espaço privado/espaço público. Tal realidade resulta do modo como são valorizados a atenção e o investimento sobre o espaço individual em detrimento do espaço colectivo. Esta culpa reparte-se simultaneamente sobre a gestão pública da cidade e a intervenção especulativa da cidade.

Os desafios contidos no esforço de interpretação e de regulação urbanística da diversidade da nova condição urbana, *nova ordem urbana*, de composição heterogénea, ao nível macro e micro territorial são enormes e exigem quase uma renovação radical nas teorias, modelos, conceitos, objectivos nas políticas e nas estratégias de intervenção.

V

Conclusões de um percurso

“Para ver uma cidade não basta ter os olhos bem abertos, é preciso antes de mais nada deitar fora tudo o que impede de vê-la, todas as ideias recebidas, as imagens pré-constituídas que continuam a estorvar o campo visual e a capacidade de compreender. Depois tem de se saber simplificar, reduzir ao essencial o enorme número de elementos que a cada segundo a cidade põe diante dos olhos de quem a observa e ligar os fragmentos esparsos num desenho analítico e ao mesmo tempo unitário, como o esquema de uma máquina, pelo qual se possa compreender como funciona.”⁷³

⁷³ Calvino, Italo, *Ponto Final, Escritos sobre a Literatura e Sociedade*, Editorial Teorema, Lda, 1ª Edição, 2003, pág. 341

Desenhar a cidade hoje e nela intervir é também conhecer a cidade antiga e moderna nas suas morfologias e processos de formação. Assim o nosso percurso foi o de abordar alguns modelos disponíveis no desenho da cidade contemporânea, modelos que importa conhecer em profundidade pelas suas características morfológicas.

O interesse pela forma urbana para avaliar com objectividade os conteúdos da cidade tradicional e da cidade moderna leva-nos à necessidade de aprofundar as leitura(s) da cidade físico-espacial, onde a morfologia permite evidenciar a diferenciação entre este e outro espaço, entre esta e outra forma, e explicar as características de cada parte da cidade na cidade.

A este, outros níveis de leitura se juntam que revelam diferentes conteúdos (históricos, geográficos, económicos, sociais e outros); mas este conjunto de leituras existe porque a cidade existe como facto físico e material, como forma urbana.

Conscientes do seu papel na construção da cidade, é esta leitura arquitetónica que nos interessa e cuja validade procuramos provar como contributo para a prática do desenho urbano – a dimensão física da morfologia da cidade, porque o profundo conhecimento da morfologia urbana e da história da forma urbana, permite-nos avançar na concepção futura da cidade.

Assim, intervir na cidade exige o conhecimento objectivo do seu processo dinâmico de transformação por forma a identificar no seu todo, ou em partes, o estudo através da análise tipo-morfológica dos processos de formação, de ruptura e de consolidação, de transformação ou permanência dos factos arquitectónicos caracterizadores da forma urbana.

Em termos conceptuais, Manuel de Sola Morales enquadra e justifica este tipo de pesquisa quando afirma que “A construção da cidade – de uma parte da cidade – combina ao longo do tempo diversas operações sobre terreno e edificação, e a complexidade do seu resultado não é apenas a repetição de tipos ou justaposição de tecidos, mas exprime o processo de encadeamento no qual as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios”.⁷⁴ Francisco Barata Fernandes, segue a mesma linha de pensamento quando refere que “Tudo está no medir o tempo com o espaço. Como no baile – em que se descrevem círculos e distâncias no espaço como formas mediante os quais representamos o ritmo e os passos do tempo musical - também na concepção urbanística é preciso medir o tempo sobre o espaço”.⁷⁵ Ou ainda Carlo Aymonino quando afirma que “A Morfologia urbana é o estudo

⁷⁴ Morales, Manuel de Sola, *Spazio, Tempo e Città* in Lotus nº51, Milão, 1987, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 286.

⁷⁵ Idem, obra citada no livro de Fernandes, Francisco Barata Transformação e Permanência na Habitação Portuense: As Formas da Casa na Forma da Cidade, Publicações FAUP, 2ª edição, 1999, pág. 286.

do conjunto construído, considerado efectivamente como algo que é produzido por partes distintas e em momentos distintos, mas que vai sempre acumulando relações de conjunto, interessa definir os diferentes elementos que constituem a forma urbana e as relações que estabelecem entre eles”.⁷⁶

“(…) O quadro geral da nossa investigação baseia-se nas seguintes hipóteses:

O espaço físico pode ser submetido a análises objectivas que evidenciam um primeiro nível de significação. Este nível, específico da arquitectura, pode constituir uma sólida base sobre a qual articular diversos conteúdos acessíveis através de outras leituras. Paralelamente, pondo em destaque diferenças, omissões, contradições, estimula-se outros tipos de análise: históricas, económicas sociológicas. Este modo de proceder pode aplicar-se ao espaço urbano, o que quer dizer que entre as leituras possíveis escolhemos a de considerar a cidade como uma arquitectura, uma organização espacial que se pode subdividir em elementos distintos para se evidenciarem as diferenças”.⁷⁷

As conclusões que apresentamos decorrem de um trabalho de investigação, de experimentação, de análise comparada e de síntese de entender a cidade. Assim, com este trabalho pretende-se contribuir para aprofundar o conhecimento das transformações urbanas.

A permanência do “*Genius loci*” e a modernidade das ações a implementar devem coexistir numa relação recíproca, de (re)composição dos fragmentos presentes e passados, relações que nos possam conduzir ao desenho urbano, de um cenário cada vez mais amplo. A cidade afirma-se como uma rede de inter-relações entre os diversos objetos e contextos, pois daqui resulta o seu significado existencial: acentua-se assim a sua história e identidade.

No nosso estudo foi de grande importância identificar e caracterizar as unidades morfológicas, para que no futuro se possam afirmar como partes de cidade consolidada, segundo modelos que não são necessariamente os tradicionais. Desenvolveu-se um percurso para o entendimento no campo disciplinar da arquitectura, apoiado não só no conhecimento da história da cidade, mas também na prática da análise tipo-morfológica, seguindo o processo de transformação urbana.

⁷⁶ Aymonino, Carlo, *O Significado das Cidades*, Editorial Presença, Coleção Dimensões, nº15

⁷⁷ Panerai, P., Castex, J., Depaule, J. in *Isolato Urbano e Città Contemporanea*, Clup, Milão, 1981

Figura V.1.
Relação entre o Relevo e o Traçado Viário



Figura V.2.

Análise da matriz da parcela



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

1 - Usou-se o material cartográfico e a sua reconstituição como síntese de toda a informação histórica recolhida em função dos objectivos de cada Plano e da necessidade de conhecer em pormenor a área de intervenção na cidade. O estudo de transformação urbana da área de intervenção está relacionado com a ideia de reconhecer ou reconstituir o “fio condutor” do crescimento da cidade – significa a identificação dos acontecimentos urbanos e arquitectónicos representativos no processo de desenvolvimento da cidade ou parte da cidade, o entendimento do modo como se articularam e a avaliação do seu significado atual.

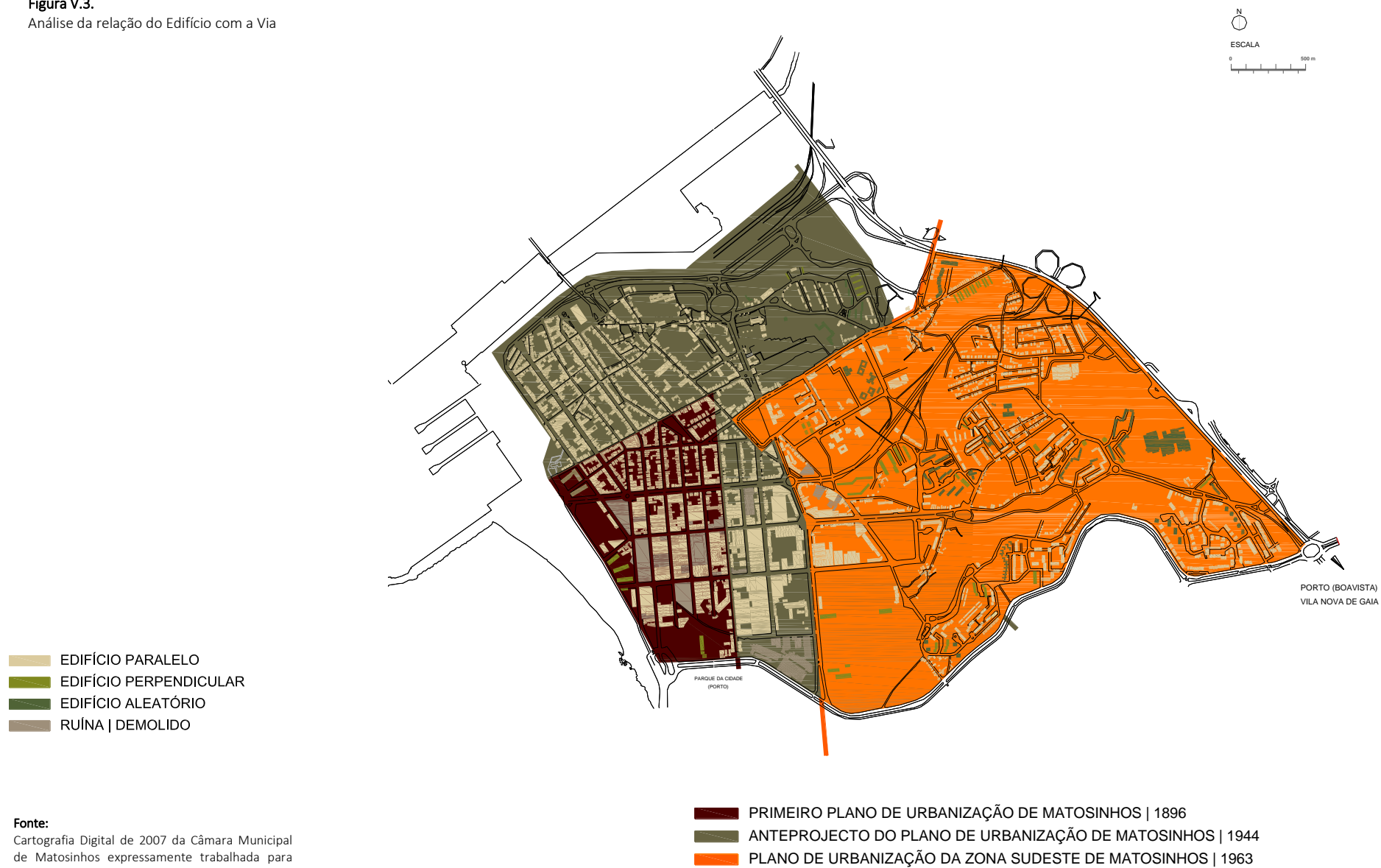
2 - Foi nosso desígnio procurar na história da cidade construída as regras dominantes da sua urbanidade e a partir delas recriar um fio condutor, único certificado de que o nosso trabalho não foi aleatório mas deverá ser inserido no processo colectivo da construção urbana da cidade.

3 - A verificação de determinadas tipologias, das leis de repetição e da sua articulação com o suporte físico constituiu a base do estudo da relação entre a tipologia edificada e a morfologia urbana. Com estes instrumentos de análise urbana é possível abordar a definição de áreas homogéneas e de áreas heterogéneas em determinado contexto urbano, interpretando e identificando situações estáveis ou de ruptura no interior da estrutura urbana. (Figura V.4 da Página 385)

4 - É uma conclusão, que nosso trabalho de análise urbana, no estudo dos três planos da cidade de Matosinhos, o Plano de Urbanização de Matosinhos, 1896, o Anteprojeto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, 1944 e o Plano de Urbanização para a Zona Sudeste de Matosinhos, 1963, a cidade planeada e a cidade construída, reconhecemos a convivência de diversas estruturas clássicas, nomeadamente a de matriz medieval, a de matriz industrial e a do modelo da cidade do movimento moderno.

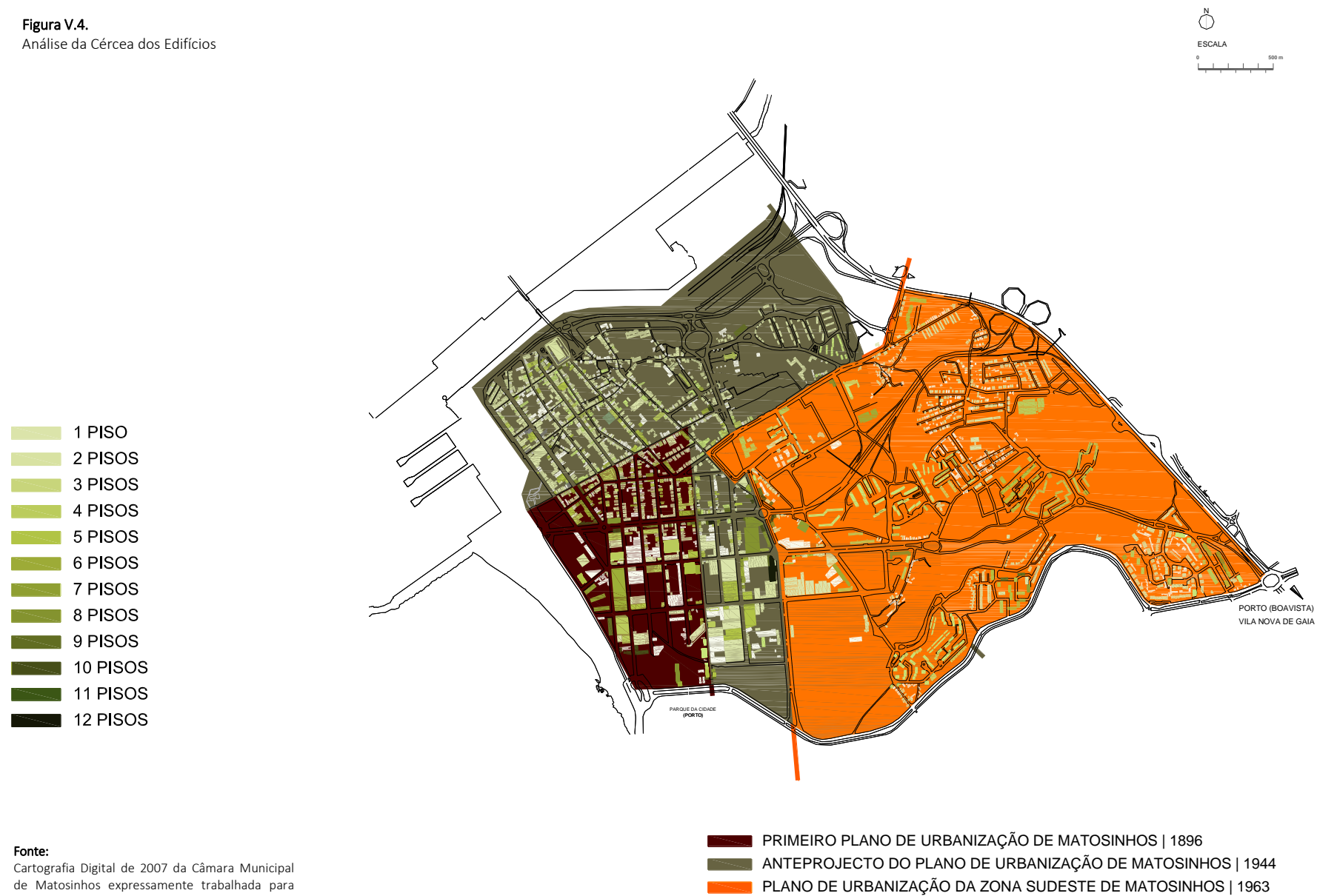
5 - É uma conclusão, constatamos uma quase dicotomia entre a cidade consolidada, até ao Plano do arquitecto Moreira da Silva, 1944, e a urbanização da recente expansão. Esta dicotomia reconhece-se pelas diferenças profundas de modelo no “percurso” da cidade: uma parte é densa, compacta, fisicamente contínua e delimitada, reconhecível na sua morfologia e traçados; a outra é “o novo urbano”, caracterizada por uma descontinuidade, expansiva, fragmentária e complexa. (Figura V.3 da Página 384)

Figura V.3.
Análise da relação do Edifício com a Via



Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura V.4.
Análise da Cércea dos Edifícios



Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

6 - É uma conclusão, que na cidade consolidada, até ao Plano de Urbanização dos arquitectos Moreira da Silva, 1944, a estrutura viária apresenta-se com uma malha ortogonal de quarteirões, com dimensões específicas e uma ausência de normativa sobre as diversas construções a edificar, sendo a morfologia da via predominantemente regular. Na recente área de expansão, correspondente ao Plano do arquitecto Arménio Losa, aparece um corte na estrutura viária, passando para uma estrutura de modelo orgânico em que a morfologia da via é predominantemente curvilínea. Parece-nos neste âmbito necessário aprofundar níveis de inter-relacionamento de todo o sistema viário, no reforço de uma interligação dos espaços de centralidade existentes ou a criar. (Figura V.7 da Página 390)

7 - Nesta aparente dicotomia *consolidado e difuso* associamos também os usos urbanos. Tecidos mistos contrapõem-se a tecidos monofuncionais com uma função predominantemente residencial. No *consolidado*, a oferta funcional é mais heterogénea. No difuso, os tecidos monofuncionais são muitas vezes espaços construídos não consolidados que evoluíram por adições sucessivas, com tipologias construtivas de significante heterogeneidade, essencialmente habitacional. (Figura V.5 da Página 387)

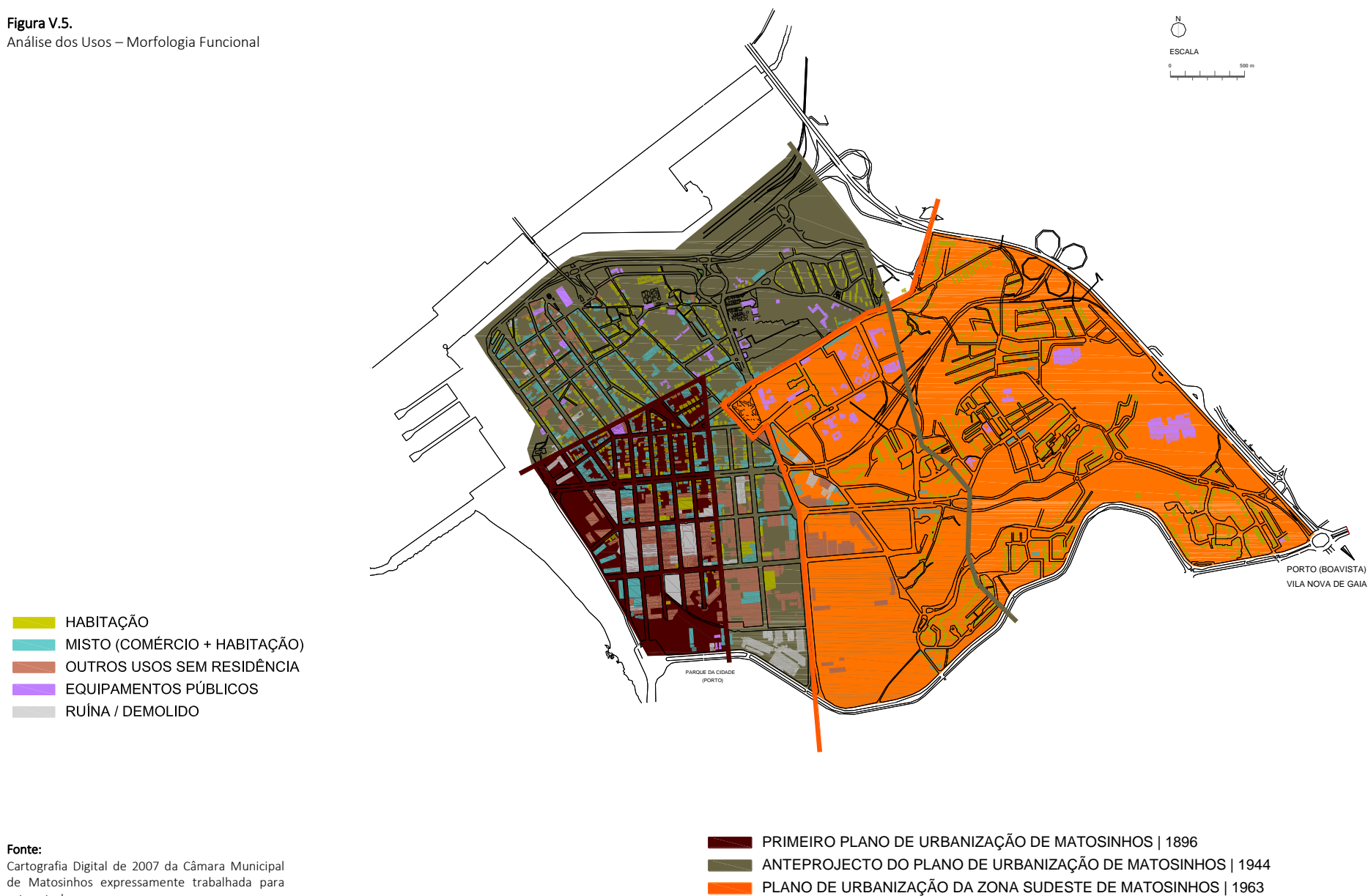
8 - Nesta visível dicotomia *consolidado e difuso* associamos tecidos consolidados e tecidos fragmentados. No primeiro, o tecido é resultante da formação histórica, marcado por uma continuidade morfológica e sócio-económica consolidada. O tecido fragmentado é resultante de um recente processo de expansão com uma lógica de urbanização descontínua e de carácter disperso, alternando edificações com espaços residuais, traduzidos numa falta de legibilidade e de identidade urbana.

9 - É uma conclusão, que na qualificação da área da recente expansão é importante identificar os núcleos urbanos, reforçando a importância funcional e inserindo-os numa rede de centralidades de referência existentes (ou a criar), concordante com a melhoria das redes e sistemas de acessibilidades. Este traçado urbano é marcado por uma forte mobilidade individual.

10 - Relativamente aos equipamentos de referência, os *equipamentos públicos*, estudamos o seu efeito na estrutura da morfologia urbana, a sua diversidade e os padrões urbanos, tanto na cidade consolidada como na recente área de expansão. Isto levou-nos a constatar a sua importância no reforço de centralidades e na qualificação dos espaços colectivos e/ou na construção de novas iconografias e identidades urbanas. (Figura V.6 da Página 388)

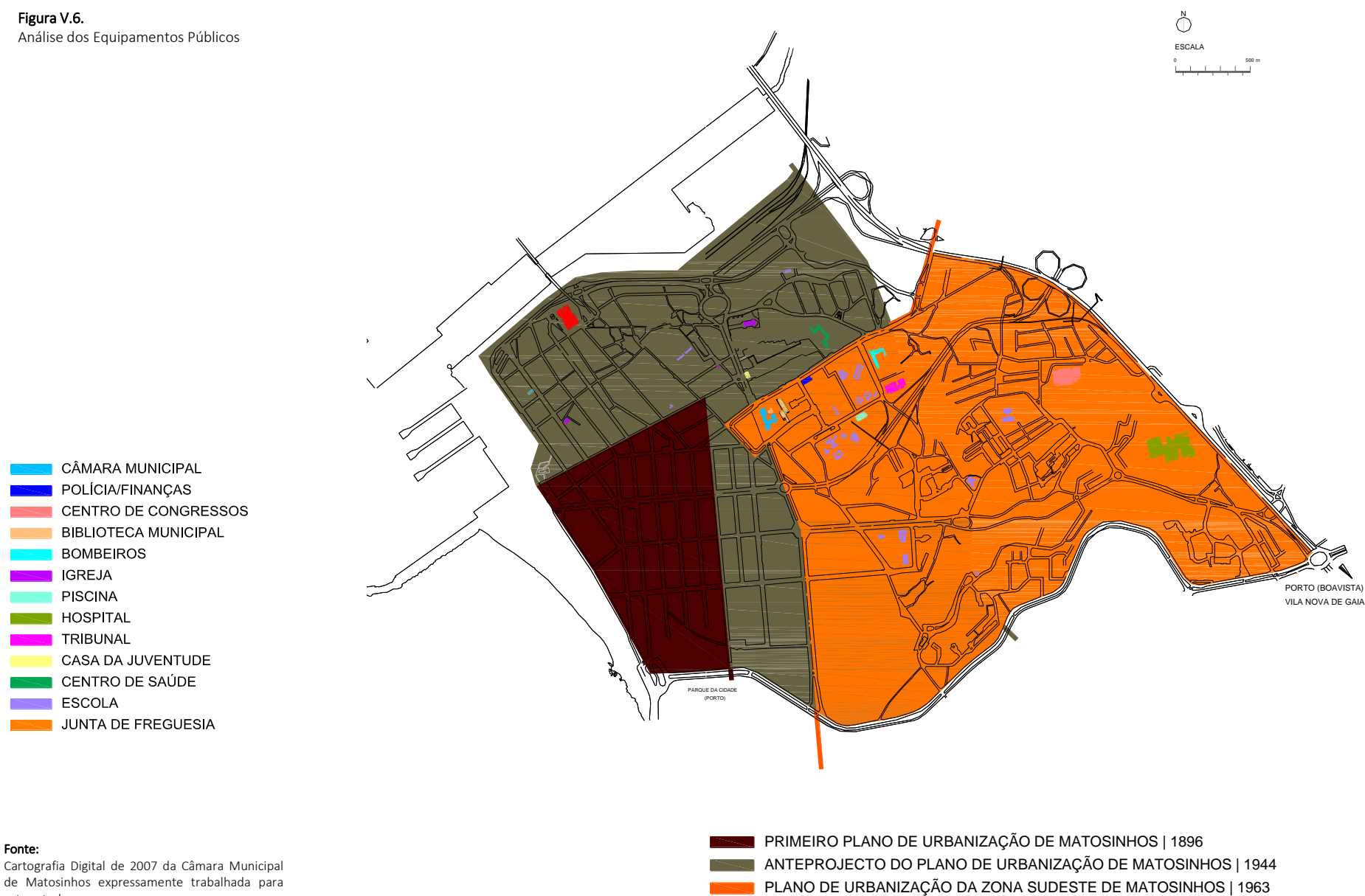
11 - É uma conclusão, que na análise do espaço público da cidade consolidada reconhecemos um conjunto de espaços com notável permanência e estabilidade ao longo do tempo, implicitamente capazes de assegurar as sucessivas metamorfoses, como é o caso do caminho medieval que persiste na cidade como forma de suporte dos edifícios com um carácter menos permanente. Explica-se assim

Figura V.5.
Análise dos Usos – Morfologia Funcional



Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

Figura V.6.
Análise dos Equipamentos Públicos



Fonte:
Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

a relativa autonomia do espaço público colectivo que pode ser por isso antecipado à edificação e que vai servir de suporte funcional e signo, em si mesmo, da vida e relação entre os elementos urbanos. O instrumento de planeamento que define o espaço colectivo é o *traçado* ou *projecto urbano* que teve o seu auge nas expansões da cidade industrial na segunda metade do Século XIX com reconhecido êxito e a cujo retorno se assiste nas últimas duas décadas. (Figura V.1 da Página 381)

12 – É uma conclusão, que o espaço público cumpre uma função essencial na caracterização da identidade urbana da cidade. Assim, na recente área de expansão, os espaços públicos necessitam de uma intervenção profunda: a reformulação dos espaços devem ser pensados como um *sistema de várias áreas urbanas centrais* e não como o somatório de diversos espaços que caracterizam actualmente esta área. Na nossa análise concluímos que os *cul-de-sac* podem ter um papel relevante quando (re)desenhados e pensados como possíveis elementos estruturadores e dinamizadores, havendo uma possibilidade de reforçar e articular as ligações entre as diversas unidades urbanas existentes ou a criar.

13 – É uma conclusão, que é fundamental realçar a importância do papel unificador que os projectos de espaços públicos urbanos poderão desempenhar na (re)construção, por partes, da cidade contemporânea. O espaço público como facto urbano é decisivo no controlo da caracterização global da cidade.

14 - No nosso estudo investigamos as *áreas de génese ilegal*, uma expansão que toma a forma de ocupação ilegal cujo controlo urbanístico é, por natureza, inexistente. Foi fundamental definir a relação entre os vários elementos desta organização específica, ou seja na estrutura urbana, procurando perceber o lugar, a forma e a função desses tecidos urbanos. Porém, concluímos que nesta área assistimos a uma integração espacial da malha consolidada com o da restante área envolvente. Parece-nos viável a sua interacção urbana mediante algumas rectificações no tecido. As áreas de génese legal mostram muitas vezes menor capacidade de integração. Torna-se necessário criar espaços destinados a outros usos que não o residencial de forma a integrar esta área urbana no sistema da cidade.

Figura V.7.
Análise da Morfologia da Via

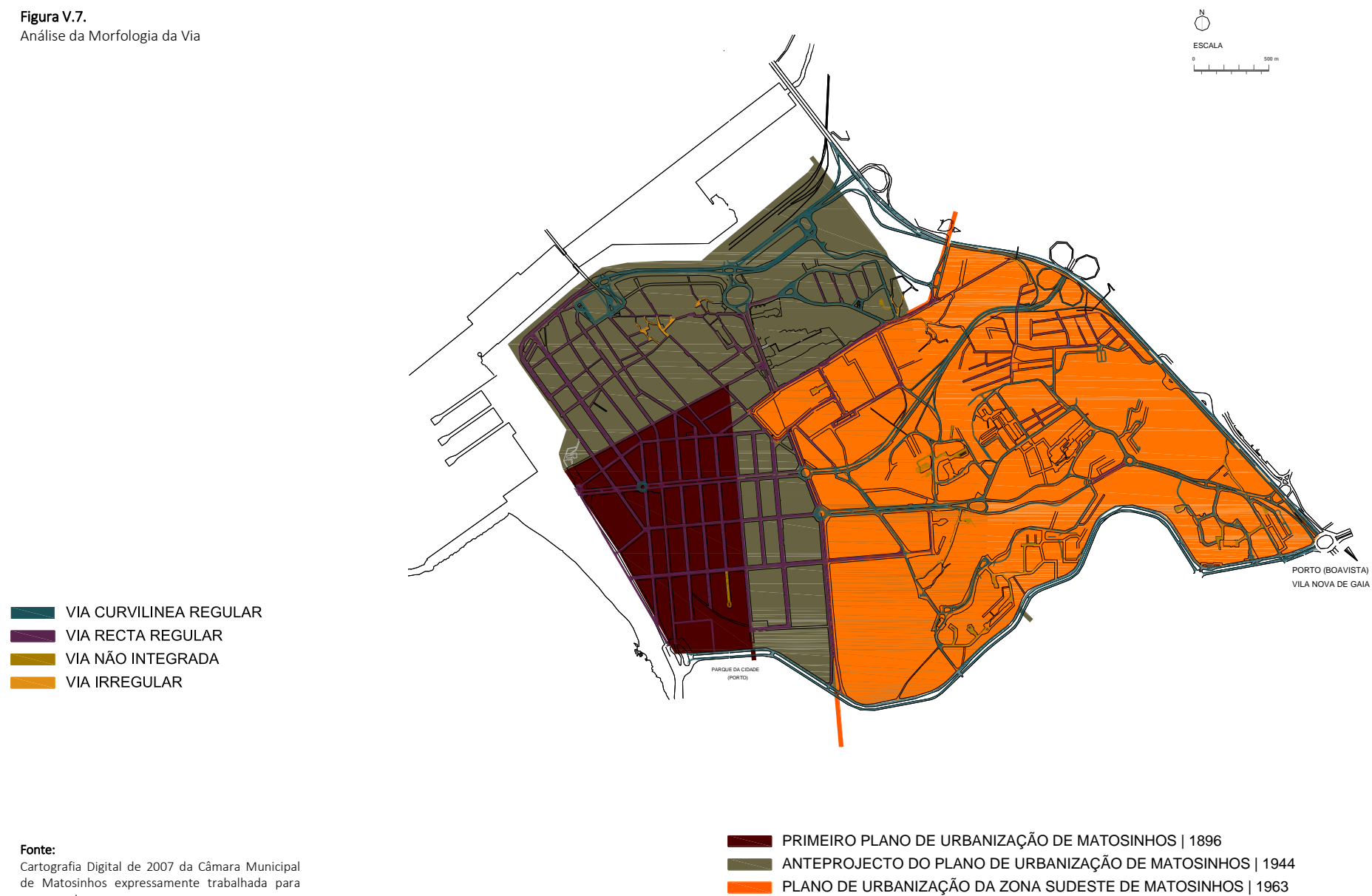
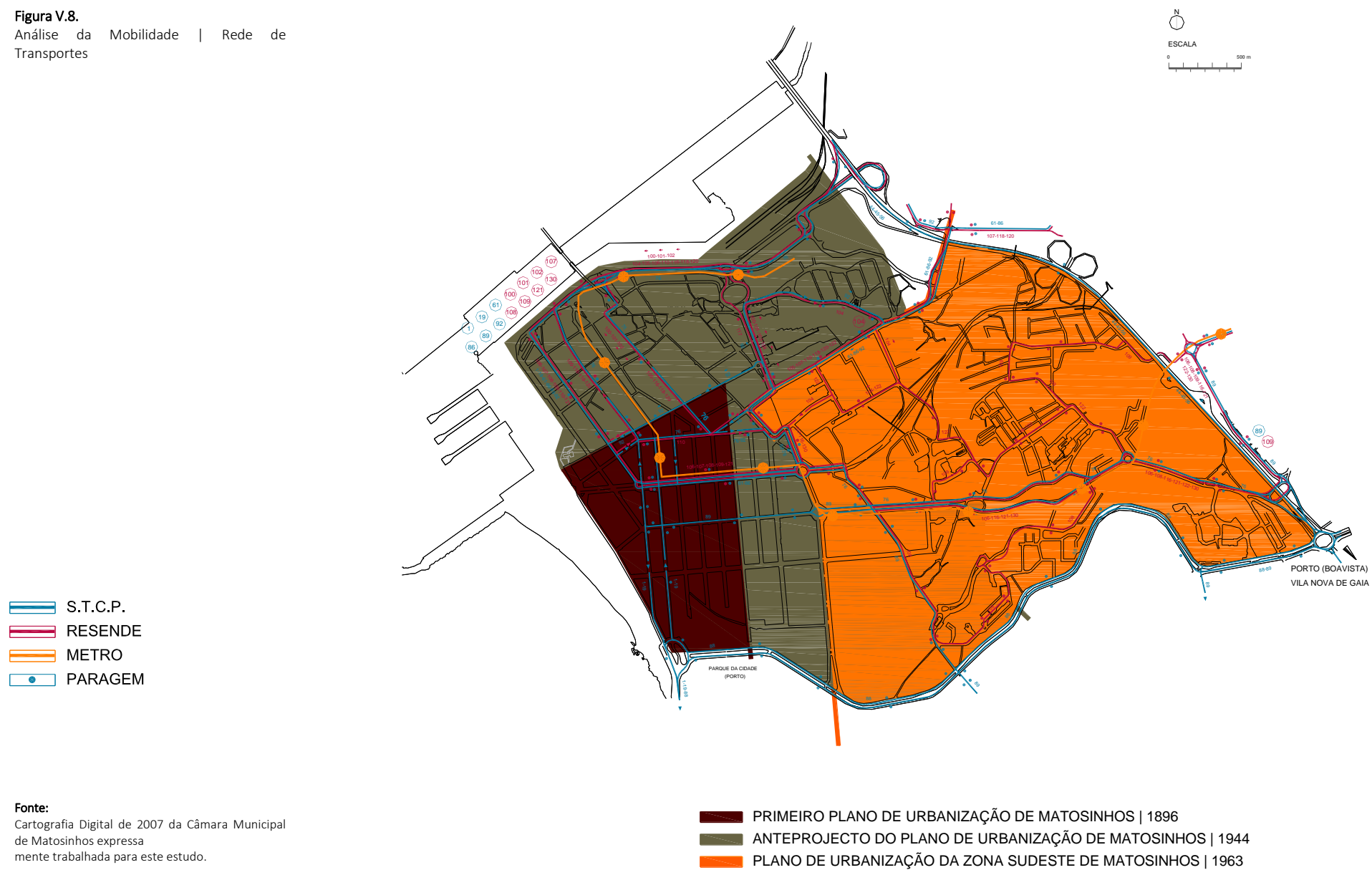


Figura V.8.

Análise da Mobilidade | Rede de Transportes



Fonte:

Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.

15 - No estudo investigamos as *áreas de transição*, consideradas as margens dos modelos de cidade identificados (margens dos planos) não referenciáveis a modelos urbanos específicos. Verificando ainda que os modelos se cruzam e sobrepõem. Esta sobreposição é visível na nossa área-estudo, pelo que concluímos que as intervenções arquitectónicas ou urbanísticas em áreas urbanas de transição necessitam, acima de tudo, de reconhecer o seu processo histórico de transformação com base num *fio condutor dominante na caracterização da forma urbana*. Caso contrário poderão traduzir-se em *fissuras* no tecido urbano.

16 - Os *remanescentes do crescimento urbano*, os vazios urbanos, simbólicos ou não, poderão ser parte de um bem da cidade, tal como os seus edifícios, ruas e habitantes. Passaram a ser parte integrante da cidade contemporânea. Isto leva-nos a sublinhar a necessidade de um maior relacionamento entre os cheios e os vazios na cidade. Na cidade contemporânea devem ser (re)descobertos como novas frentes para o crescimento urbano ou como espaços que podem fortalecer a integração urbana.

17 – É uma conclusão, que a cidade desenhada como uma totalidade não existe; ou existe o desenho e não existe a cidade como uma totalidade ou existe a cidade como uma totalidade e não existe o desenho; Devemos procurar na história da cidade construída as regras dominantes da sua urbanidade.

18 – É uma conclusão, quando se trabalha com a forma urbana de determinada parte da cidade, os conceitos de *continuidade*, a *recuperação*, a *articulação*, a *integração*, são fundamentais. Importante é conseguir identificar *metodologias*, utilizar *instrumentos* e possuir uma *ideia de projecto urbano* que apoie a caracterização das homogenias existentes e as heterogenias possíveis de evidenciar factores de *continuidade*.

Bibliografia Temática

Teoria e História da Arquitectura

Para que se possa tentar entender uma sucessão de factos arquitectónicos ao longo do tempo é preciso situá-los num contexto em que todos os fragmentos históricos estejam presentes; por outro lado deve ficar claro que o fragmento arquitectónico deve ser o fio condutor de tal explicação.

A história é uma forma de acesso ao conhecimento da nossa disciplina, arquitectura, na única maneira em que se apresenta à nossa experiência, isto é, como estratificação de hipóteses, soluções, êxitos e fracassos, como sedimentação histórica considerada num momento de transformação: o de hoje. A história não deve ser confundida com o passado, pois é uma construção sempre contemporânea baseada numa dialéctica entre o passado e o presente e orientada pelo interesse de quem a produz, interligando a cultura arquitectónica e a globalidade do momento histórico. Os problemas colectivos da pesquisa arquitectónica – História, Cidade e Urbanismo – emergem dos livros entre os quais se destacam:

ARIS, Carlos Martí	<i>Las Formas de la Residencia en la Ciudad Moderna, Vivienda y Ciudad en la Europa de entreguerras, Cátedra de Proyectos V – Sección T, E.T.S.A.B.</i>
ASCHER, Françoise	<i>Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade, Celta Editora, Oeiras, 1998</i>
ASCHER, Françoise	<i>Los Nuevos Principios del Urbanismo, Aliaza Editorial, 2004</i>
ASCHER, Françoise	<i>Novos Princípios do Urbanismo seguido de novos compromissos, um léxico, Livros Horizonte, 2010</i>
AYMONINO, Carlo	<i>O significado das cidades, Editorial Presença, Colecção Dimensões, nº15</i>
BAPTISTA, Luís V.	<i>Cidade e Habitação Social, Celta Editota, 1ª Edição, 1999</i>
BENEVOLO, Leonardo	<i>O Último Capítulo da Arquitectura Moderna, Colecção Arte & Comunicação, Nº 28, Edições 70</i>
BENEVOLO, Leonardo	<i>História da Arquitectura Moderna, Editora Perspectiva, 2ª Edição, 1989</i>
BENEVOLO, Leonardo	<i>As Origens da Urbanística Moderna, Colecção Dimensões, nº 10, Editorial Presença, 2ª Edição, 1987</i>
BENEVOLO, Leonardo	<i>Projectar a Cidade Moderna, Colecção Dimensões, Nº 7, Editorial Presença</i>

BORJA, Jordi	<i>El Espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000, Policopiado</i>
INDOVINA, Francesco	<i>La Ciudad de baja densidade, Lógicas, Gestión y Contención</i> , Colección_Estudios, Série_Territorio,1 Diputació Barcelona, Xarxa de municipis
BOURDIN, Alain	<i>O Urbanismo depois da Crise</i> , Livros Horizonte, 2011
CACCIARI, Massimo	<i>A Cidade</i> , Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2010
CARDOSO, Abílio	Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento, Departamento de Engenharia Civil da F.E.U.P.,Edições Afrontamento, 1996
CASTELLS, Manuel	<i>A Questão Urbana</i> , Editora paz e Terra, 2000
CHOAY, Françoise	<i>A Regra e o Modelo sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo</i> , Editora Perspectiva, Colecção Estudos, nº 88, 1985
CORBUSIER, Le	<i>Maneira de Pensar o Urbanismo</i> , Colecção Saber, nº 121, Edições Europa América
CORBUSIER, Le	<i>La Charte d'Athenes</i> . Minuit ed. Paris, 1942
CULLEN, Gordon	<i>Paisagem Urbana</i> , Arquitectura &Urbanismo nº1, Edições 70, 1983
CURTIS, William J.R.	<i>Le Corbusier, Ideias y Formas</i> , Hermann Blume, Madrid,1986
Dels Autors dels Articles	<i>Ciutat Real, Ciutat Ideal Significat i funció a l'espai urbà Modern</i> , Debat de Barcelona (III), Nº7 Urbanitats, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998,
DGOTDU	<i>Vocabulário do Ordenamento do território</i> , Colecção informação, nº5, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DOMINGUES, Álvaro	<i>"Cidade e Democracia, 30 Anos Transformação Urbana em Portugal"</i> , Argumentum, Lisboa, 2006.
Fco. Javier Monclus (ed.)	<i>La Ciudad Dispersa, Suburbanización y nuevas Periferias</i> , Fco. Javier Monclus (ed.), Urbanismo, Ciudad, Historia, Nº4 Urbanitats, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998

FERNANDES, Francisco Barata	<i>Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa nas formas da cidade</i> , Publicações FAUP, 2ª Edição, 1999
FERNANDEZ, Sérgio	<i>Percurso : arquitectura portuguesa, 1930/1974</i> , Edições da Faculdade de Arquitectura do Porto, 2ª Edição, 1988
FILGUEIRAS, Octávio Lixa	<i>Da função social do arquitecto</i> , Edições da Faculdade de Arquitectura do Porto, 2ª Edição, Textos Teóricos – 3, 1985
FRAMPTON, Kenneth	<i>Historia Crítica de la Arquitectura</i> , 6ª edición Ampliada, Editorial Gustavo Gil, S.A, Barcelona, 1993
FUSCO, Renato	<i>A Ideia de Arquitectura</i> , Edições 70, Coleção: Arte + Comunicação,
GEBL, Jen	<i>La Humanización del Espacio Urbano, La vida Social entre los Edificios</i> , Editorial Reverté, 2009
GIEDION, Sigfrido	<i>Espacio, Tiempo y Arquitectura, (el futuro de una nueva arquitectura)</i> , 6ª Edición, Editorial Dossat, s.a, 1982
GOITIA, Fernando Chueca	<i>Breve História do Urbanismo</i> , Coleção Dimensões, Nº 12, Editorial Presença
GRACIA, Francisco de	<i>Construir en lo Construido, La Arquitectura como Modificación</i> , Editorial Nerea, 3ª Edición revisada, 2001
GRAHAM, Stephen and Marvin, Simon	<i>Splintering Urbanism, networked infrastructures, techonogical mobilities and the urban condition</i> , Routledge, 2001
GRAVAGNUOLO, Benedetto	<i>História del Urbanismo en Europa 1750-1960</i> , Ediciones Akal, S.A., 1998
GREGOTTI, Vittorio	<i>La Città Visibile</i> , Piccola Biblioteca Einaudi, 595,1983
HALL, Peter	<i>Cidades do Amanhã</i> , Coleção Estudos, nº 123, Editora Perspectiva, 1995
HARVEY, David	<i>Condição Pós Moderna</i> , Edições Loyola, 1999
LYNCH, Kevin	<i>A imagem da cidade</i> , Arte&Comunicação, nº15, Edições 70, 1960
MARQUES, Teresa Sá	<i>Portugal na transição do Século, Retratos e dinâmicas Territoriais</i> , Edições Afrontamento, 2004

MARTÍN RAMOS, Angel	<i>“Lo Urbano, en 20 autores contemporâneos”, Edicions UPC, ETSAB, Barcelona, 2004</i>
MARTÍN, L., MARCH, L., ECHENIQUE, M.	<i>La Estructura del Espacio Urbano</i> , Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1975
MELA, Alfredo	<i>A Sociologia das Cidades</i> , Editorial Estampa, 1ª Edição, 1999
MORALES, Ignasi de Solà	<i>Territórios</i> , Editorial Gustavo Gili, S.ª, Barcelona, 2002
MORALES, Manuel de Solà i Rubio	<i>Las Formas de Crecimiento Urbano</i> , Edicions UPC, nº10, 1997
MORRIS, A.E.J.	<i>Historia de la forma urbana, desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial</i> , 1ª Edição, 9ª tirada, Editorial Gustavo Gili, S.A., 2007
MUMFORD, Lewis	<i>A cidade na História, sua origem, transformações e perspectivas</i> , 4ª Edição, Livraria Martins Fontes Editora Lta, São Paulo, 1998
MUNTAÑOLA, Josep	<i>Poética y Arquitectura: una lectura de la arquitectura posmoderna</i> , Editorial Anagrama, 1981
NEVES, António Oliveira das	<i>Planeamento Estratégico e Ciclo de Vida das Grandes Cidades: os exemplos de Lisboa e de Barcelona</i> , Celta Editora, 1996
NOGUERA, Juli Esteban	<i>Elementos de Ordenación Urbana</i> , Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 1ª Edición, 1998
ORDOVÁS, Maria José González; TORRE, Ramón Ramos; GÓMEZ, Maria Victoria; DOLÇ, Carles; ALCALÁ, Luis Cortés; MADRIGAL, Manuel Saraiva	<i>El Malestar Urbano en la grand Ciudad</i> , Talasa ediciones S.L. – Fundacion Cultural, COAM
PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles	<i>Formes urbaines - de l'îlot à la barre</i> , Ed. Dunod, Paris, 1977.
PANERAI, Philippe; DEPAULE, Jean-Charles; DEMORGÓN, Marcelle; VEYRENCHÉ, Michel	<i>Elementos de Analisis Urbano</i> , Coleccion «Nuevo Urbanismo», nº 42, Instituto de Estudios de Admnistracion Local, Madrid, 1983
PIRENNE, Henri	<i>As Cidades da Idade Média</i> , Publicações Europa América, Coleção Saber nº 51
PORTAS, Nuno	<i>Notas Sobre a Intervenção na Cidade Existente, Sociedade e Território</i> , Nº 2, Edições Afrontamento, Porto, 1985

PORTAS, Nuno	Os Tempos das Formas Vol.I: A Cidade Feita e Refeita, Departamento Autónomo de arquitectura da Universidade do Minho (DAAUM), Guimarães, 1ª Edição, 2005
PORTAS, Nuno	A Arquitectura para Hoje, 1964 Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal, 1973, Livros Horizonte, 2ª Edição, 2008
PORTAS, Nuno	<i>A Cidade como Arquitectura</i> , Livros Horizonte, 3ª Edição, 2007
PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João	<i>Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades</i> , Fundação Calouste Gulbenkian, 2004
PORTOGHESI, Paolo	<i>Depois da Arquitectura Moderna</i> , Edições 70, Coleção: Arte + Comunicação, 1999
RAPOPORT, Amos	<i>Aspectos humanos de la forma urbana</i> , Colección Arquitectura/ Perpectivas, Editorial Gustavo Gili, S.A., 1978
REISSMAN, L.	<i>El Proceso Urbano</i> , Editorial Gustavo Gili, S.A., Colección Ciencia Urbanística, 2ª Edición
RÉMY, Jean; LILIANE, Voyé	<i>A Cidade: Rumo a uma nova definição</i> , <i>Edições Afrontamento</i> , <i>Questão / Cidade 9</i> , 2ª Edição, 1992
ROSSI, Aldo	<i>A Arquitectura da Cidade</i> , Edições Cosmos, 2001
SECCHI, Bernardo	<i>Un Progetto per l'urbanistica</i> , Piccola Biblioteca Einaudi, 503, 1989
SECCHI, Bernardo	<i>Il Racconto Urbansitico, la politica della casa e del territorio in Italia</i> , Nuovo Politecnico 140, Einaudi, 1984
SICA, Paolo	<i>Historia del Urbanismo, El Siglo XX</i> , Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid, 1981
SITTE, Camillo	<i>Construcción de Ciudades según Principios Artísticos</i> , Editorial Canosa, Barcelona, 5ª Edición, Policopiado
SOLIS, Jorge Benavides	<i>Diccionario Urbano e Conceptual y Transdisciplinar</i> , Ediciones del Serbal, 2009
TAFURI, Manfredo	<i>Teoria e história da Arquitectura</i> , 2ª Edição, Editorial Presença, 1988

TEIXEIRA, Manuel C.	<i>Habitação Popular na Cidade Oitocentista,,</i> Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica
TRACHANA, Angelique	<i>Arquitectura y Construcción de la Forma Urbana</i> , Nobuko, 2008
Vários, V A VV.AA.	<i>Vazios Urbanos - Urban Voids</i> , Editora Calescópio 2007 O Ser Urbano, Nos Caminhos de Nuno Portas, Parceria com Fundação Guimarães 2012 – Capital Europeia da Cultura. (Edição bilingue)
WEBBER, M.M.; DYCKMAN, J.W.; FOLEY, D.L.; GUTTENBERG, A.Z.; WHEATON, W.L.C.; WURSTER, C. Bauer ZEVI, Bruno	<i>Indagaciones sobre la Estructura Urbana</i> , Editorial Gustavo Gili, S.A., Colección Ciencia Urbanística, 1964 <i>Arquitectura in Nuce, Uma Definição de Arquitectura</i> , Arquitectura &Urbanismo nº2, Edições 70, 1979
ZEVI, Bruno	<i>Saber Ver a Arquitectura, Arquitectura, 2ª Edição, Dinalivros/ Livraria Martins Fontes Editora Lda, São Paulo, 1989</i>

Analizamos alguns exemplos da história urbana que foram elucidativos das modificações verificadas no tempo e, em particular, com o nascimento da cidade moderna, salientamos a importância da análise urbana para compreender que a Cidade de hoje é um produto histórico plural e não uno, que deve ser abordado, interpretando e transformando nas suas partes diferenciadas com instrumentos e projectos diferenciados.

Matosinhos, a cidade de estudo da nossa investigação - o percurso que da forma urbana da cidade tradicional chega a uma realidade múltipla e complexa da cidade contemporânea, assinalando dessa forma os percursos e sinais mais significativos da transformação urbana, os quais não obedecem inteiramente a um ponto de vista histórico, mas sim a uma intervenção projectual urbana, tendo como referência o final do século XVIII. Pretende-se encontrar a identificação dos acontecimentos urbanos e fenómenos arquitectónicos que dominam e caracterizam uma área estudo representativa no desenvolvimento da cidade e o seu modo de articulação para uma correcta avaliação do seu significado actual. Entre os variados ensaios, destacam-se:

CORDEIRO, José M. Lopes	A Indústria Conserveira: Exposição de Arqueologia Industrial, Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos, 1989
FELGUEIRAS, Guilherme	Monografia de Matosinhos, Lisboa, edição do autor, 1958
GODINHO de Faria, Francisco Fernando	Monographia do Concelho de Bouças: o concelho de Bouças sob os pontos de vista historico, demographico (1ª parte), hygienico, administrativo, politico, judicial, industrial, commercial e archeologico, (S.N) 1899
NUNES, Sandra Ferreira de Carvalho	A Evolução Urbana de Matosinhos (1890–1909), Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1998
PACHECO, Helder	O Grande Porto, Lisboa, Editorial Presença, 1986
PIRES, Augusto Cardia	Guia de Leixões, Leixões: Comissão de Iniciativa de Leixões, 1934
PORTAS, Nuno	Modelo Territorial e Intervenção no Médio Ave, Sociedade e Território, nº 5, Edições Afrontamento, Porto, 1986
SALGUEIRO, Teresa Barata	A cidade em Portugal - Uma geografia Urbana, Edições Afrontamento, Coleção Cidade em Questão/8, 1992

Outras Publicações

Para o percurso da nossa investigação consideramos importante destacar outras publicações que pelo seu importante carácter literário contribuíram de uma forma decisiva para o enriquecimento da nossa investigação, na qual se destacam:

BACHELARD, Gaston	<i>A Poética do Espaço, 1ª Edição, Livraria Martins Fontes Editora Lta, São Paulo, 1989</i>
CALVINO, Italo	<i>As Cidades Invisíveis, Estórias, Editorial Teorema, 3ª Edição</i>
CALVINO, Italo	<i>Ponto Final, Escritos sobre a literatura e sociedade, Editorial Teorema, Lda, 1ª Edição, 2003</i>
DIAS, Maria Olivia	<i>Métodos e Técnicas de Estudo e elaboração de Trabalhos Científicos, Minerva, 1999</i>
ECO, Umberto	<i>Como se faz uma tese em Ciências Humanas, Editorial Presença, Lisboa, 1980</i>
ECO, Umberto	<i>A Estrutura Ausente, Editorial Perspectiva, 2001, 7ª Edição</i>
LOURENÇO, Eduardo	<i>O Labirinto da Saudade- Psicanálise Mítica do Destino Português, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 1992, 5ª Edição</i>
MACHADO, António	<i>Antologia Poética - Selecção, tradução, prólogo e notas de José Bento, 2ª Edição revista e aumentada 1999, Cotovia</i>
SEIA, Carlos	<i>Normas para apresentação de Trabalhos Científicos, Editorial Presença, 1997, 2ª Edição</i>

Imagens retiradas da internet

<http://www.artnouveaujugendstil.blogspot.pt/2012/02/un-grand-architecte-du-modernisme.html>

<http://niftrik.vanniftrik.nl/Afbeeldingen/wapens.php>

<http://www.beeldbalk.nl/balk/?id=8>

Índice de imagens

I	Cidade e Arquitectura	
1.	Planta de intervenções de Haussmann em Paris. A traço cheio as ruas, a quadrícula, as novas expansões e o tracejado de novos parques e jardins.	36
2.	Paris de Haussmann. O traçado e reparcelamento da Av. De l'Opéra. Quarteirões e lotes resultantes de traçados e reparcelamento de Haussmann, segundo o estudo de Castex e Panerai.	38
3.	Planos de Barcelona Ildefonso Cerdá 1859	40
4.	Plano de Barcelona Ildefonso Cerdá 1859; 1 Os espaços e sistemas de circulação automóvel; 2 Os espaços construídos.	41
5.	A formação do Ring de Viena. A cidade medieval fortificada nos séculos XVI e XVII contra as invasões turcas. Fortificações poligonais e em campo aberto a 60 metros separam-se nas expansões periféricas. As muralhas destruídas por Napoleão, em 1809, dão origem, cinquenta anos mais tarde ao desenvolvimento de um anel verde e equipamento: Ring.	42
6.	Le Corbusier: o Plano Voisin 1925 Proposta para a reestruturação do centro de Paris	44
7.	Plano de Amesterdão 1866	47
8.	Plano de Amesterdão 1877	48
II	Um Percurso na transformação urbana de Matosinhos	
1.	Ortofotomapa com a localização de Matosinhos	56
2.	Planta de Matosinhos com a canalização para o abastecimento de água 1896	57
3.	Unidade Urbana Matosinhos – Leça da Palmeira.	59
4.	Planta de localização dos eixos de expansão	61
5.	Elementos Significativos da Unidade Urbana Matosinhos-Leça da Palmeira	63
6.	Planta de localização das três pontes 1881 – 1887	65
7.	Vinculação da malha urbana da sua área territorial circundante na área Metropolitana	66
8.	Síntese da evolução da malha urbana de Matosinhos	67
9.	Síntese do Esquema Evolução da malha urbana de Matosinhos	68
10.	A construção do porto de Leixões tem também na sua origem a criação de uma ligação ferroviária entre as pedreiras de S. Gens e o porto de Leixões	70
11.	Planta de localização das Instalações Industriais de grande dimensão	74
12.	Planta de localização das principais fábricas existentes no centro industrial de Matosinhos 1937	75
13.	Planta de Matosinhos A Construção do novo Porto de Leixões Doca nº 1	77
14.	Planta de Localização da rua de Brito Capelo, linha de Caminho de Ferro de S. Gens e a Linha do Areal do Prado	79

15.	Principais eixos da malha Urbana de Matosinhos	80
16.	Linhas de Caminho de Ferro e da Rede Geral da Companhia da Carris do Porto	81
17.	Esquema da Evolução do Complexo Portuário de Leixões 1893-1969	82
18.	Esquema da Evolução do Complexo Portuário de Leixões 1977-2008	83
19.	Esquema do Prolongamento da Avenida D. Afonso Henriques e Avenida Menéres	88
20.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999	92
21.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999 Sector 1	93
22.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999 Sector 2	94
23.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999 Sector 3	95
24.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999 Sector 4	96
25.	Plano de Urbanização de Matosinhos Sul arqto. Álvaro Siza 1999 Legenda	97

III

A forma do plano na forma da cidade

Três planos de urbanização na transformação urbana de Matosinhos

1.1.	A forma do plano na forma da cidade	101
1.2.	A mancha do plano na forma da cidade Plano de Urbanização de Matosinhos 1896 Autoria Licínio Guimarães	102
1.3.	Planta "Projecção horizontal de parte da vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo" Licínio Guimarães 1896.	103
1.4.	Análise representativa das diferenças entre o modelo proposto e o traçado executado. Licínio Guimarães 1896.	105
1.5.	Principais condicionantes da Malha Urbana	106
1.6.	Diferentes características no Tecido Urbano	107
1.7.	Planta de Mileto Ásia Menor em 479 a.C. A quadrícula regular é cortada bruscamente pelo relevo e muralhas. Os Monumentos, edifícios e lugares públicos do centro ignoram a quadrícula regular que se destina à habitação.	109
1.8.	Exemplo de assentamentos romanos. 1 – Timgad. Plano do assentamento romano, escavado pela Direction des Antiquités. (Gov. da Argélia). Fora do perímetro da cidade vêem-se os subúrbios irregulares posteriores. 2 – Timgad – Tipo de castro romano. 3 – Plano de Dagantya, instalação romana fortificada na Jordânia.	111
1.9.	Esquema das formas dos quarteirões propostos por Cerdá	113
1.10.	Plano de Amesterdão Berlage	115
1.11.	Urbanística habitacional holandesa. De Klerk: bairro de Spaarndammerbuurt Amesterdão 1913 1 Planta do bairro com a intervenção De Klerk: pormenor de 3 quarteirões e do quarteirão com a escola no interior. 2 Vista do ângulo, a abertura do quarteirão.	117
1.12.	J.J.P.Oud: bairro Kiefhock. Rotterdam, 1925. 1 Vista aérea 2 Planta Geral	118

1.13.	As diferentes abordagens de Haussmann, Cerdá e Berlage	119
1.14.	A malha como génese de cidade	121
2.1.	A mancha do plano na forma da cidade Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Matosinhos Autoria Arqts. Moreira da Silva 1944	124
2.2.	Mancha da área a urbanizar Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Matosinhos Autoria Arqts. Moreira da Silva 1944	127
2.3.	Área do plano inicial: Área edificada área livre – Matosinhos e Leça da Palmeira Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Matosinhos Autoria Arqts. Moreira da Silva 1944	128
2.4.	Matosinhos e Leça da Palmeira - Quadro das superfícies e percentagens existentes e propostas no Ante-Projeto Ante-Projecto do Plano de Urbanização de Matosinhos 1944	130
2.5.	Anteprojecto do Plano de Urbanização de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	131
2.6.	Zona Industrial e Portuária no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqts Moreira da Silva 1944	132
2.7.	Zona Industrial e Especial no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	133
2.8.	Zona Mista de Comércio e Industria no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	134
2.9.	Zona Comercial Central no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	135
2.10.	Zona Comercial Local no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	136
2.11.	Zona Habitacional H1, H2 e H3 no Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	138
2.12.	Ligação de Matosinhos a Leça da Palmeira Soluções Apontadas Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	144
2.13.	Perfis Transversais e Túnel sobre a Doca Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	145
2.14.	Canal Marítimo ligando os portos do Douro e Leixões Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	148
2.15.	Planta Esquemática do Concelho e respectivas Vias de Comunicação Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	150
2.16.	Planta Esquemática do Concelho e respectivas Vias de Comunicação Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	151
2.17.	Planta da Proposta de localização dos Paços do Concelho Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	154
2.18.	Planta da Proposta de localização dos Equipamentos Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqts. Moreira da Silva 1944	156

2.19.	Perfis Transversais do Canal Marítimo ligando os porto do Douro e Leixões Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	157
2.20.	Vias Propostas no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	163
2.21.	Estrutura Actual das Vias sobreposta no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	164
2.22.	Novas Vias Propostas no Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	166
2.23.	Planta do Eixo mais importante que sofreu alterações de traçado Prolongamento da Avenida Vitória	168
2.24.	Zona Residencial H1, H2 e H3 do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	169
2.25.	Estrutura Actual sobreposta à Zona Residencial H1, H2 e H3 do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	170
2.26.	Detalhe da Figura III.2.25. Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	171
2.27.	Zona Comercial Central do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	173
2.28.	Estrutura Actual sobreposta à Zona Comercial Central do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	174
2.29.	Detalhe da Figura III.2.28. Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	175
2.30.	Zona Comercial Local do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	176
2.31.	Análise da Zona Comercial Local do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	177
2.32.	Zona Mista do Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	178
2.33.	Estrutura Actual sobreposta à Zona Mista do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	179
2.34.	Detalhe da Figura III.2.33. Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	180
2.35.	Zona Industrial e Portuária do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	181
2.36.	Estrutura Actual sobreposta à Zona Industrial e Portuária do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	182
2.37.	Detalhe da Figura III.2.36. Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	183
2.38.	Zona Industrial e Especial o Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	184

2.39.	Estrutura Actual sobreposta à Zona Industrial e Especial do Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	185
2.40.	Detalhe da Figura III.2.39. Anteprojecto do Plano de Urbanização da vila de Matosinhos Arqtos. Moreira da Silva 1944	186
3.1	A mancha do plano na forma da cidade Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos 1963 Autoria do Arqtº Arménio Losa	187
3.2.	Localização do Parque Desportivo a Nascente e o estabelecimento da E.N.108 (Via Rápida) e a E.N. 208 Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos 1963 Autoria do Arqtº Arménio Losa	189
3.3.	Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos: as duas manchas de estudo Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos 1963 Autoria do Arqtº Arménio Losa	190
3.4.	Localização da zona abrangida pelo Plano Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos 1963 Autoria do Arqtº Arménio Losa	191
3.5.	Localização no extremo Nordeste do conjunto desportivo e a poente a área destinada para armazenamento de combustíveis líquidos Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos 1963 Autoria do Arqtº Arménio Losa	193
3.6.	Estrutura Viária, Usos e Equipamentos Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	195
3.7.	Hierarquização da malha Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	197
3.8.	Implantação Geral Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	200
3.9.	LeCorbusier, “La Ville Contemporaine” 1 Planta geral 2 Pormenor do centro 3 Vista do Eixo 4 Vista da zona residencial	206
3.10.	Modelos de Unidades de Vizinhaça 1 Plano teórico de EGS Elliot. 2 Modelo esquemático, segundo C.A. Perry, em 1929. 3 Plano de uma U. V. desenhada por Perry, em 1929. 4 Unidade de Vizinhaça em Hatfield	209
3.11.	Plano de Radburn 1929 Clarence Stein. 1 Plano Geral com indicação das unidades de vizinhaça. 2 Pormenor de um impasse 3 Planta de um grupo de habitações 4 Diagrama esquemático da “Implantação de Radburn”	214
3.12.	Vista aérea de Radburn 1930	215
3.13.	Plano de Chandigarh, Le Corbusier 1951	216
3.14.	Localização da Unidade de Vizinhaça na actual estrutura Urbana da Cidade de Matosinhos	218
3.15.	Localização da Unidade de Vizinhaça no Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	219
3.16.	Unidade de Vizinhaça Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	221
3.17.	Localização dos Parques de Estacionamento Unidade de Vizinhaça Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	222

3.18.	Circuitos do Peão Unidade de Vizinhança Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	223
3.19.	Localização dos Passagens inferiores e superiores para o Peão Unidade de Vizinhança Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	224
3.20.	Localização dos Blocos de Habitação Unidade de Vizinhança Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	225
3.21.	Evolução Urbana da área da Unidade de Vizinhança Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	227
3.22.	Ortofotomapa do estado actual da área da Unidade de Vizinhança	228
3.23.	Estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	231
3.24.	Estrutura Actual sobreposta na Zona da estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	232
3.25.	Hierarquização das vias da Estrutura Viária do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	233
3.26.	Mancha Habitacional do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	235
3.27.	Estrutura Actual sobreposta na Zona da mancha Habitacional do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	236
3.28.	“Amostra” da ideia que funcionou como elemento de configuração da Unidade de vizinhança	237
3.29.	Centro Cívico e Local do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	239
3.30.	Estrutura Actual sobreposta na Zona do Centro Cívico e Local do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	240
3.31.	Equipamento Escolar do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	242
3.32.	Estrutura Actual sobreposta na Zona do Equipamento Escolar do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	243
3.33.	Edifícios Especiais do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	245
3.34.	Estrutura Actual sobreposta na Zona do Edifícios Especiais do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	246
3.35.	Zona Industrial do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	247
3.36.	Estrutura Actual sobreposta na Zona Industrial do Plano de Urbanização da Zona Sudeste de Matosinhos Arqto. Arménio Losa 1963	248

IV

As cidades na cidade

1.	Mancha da estrutura de matriz medieval 2007	256
2.	Vista Aérea da estrutura medieval 2007	257
3.	Vias adaptadas sobre a morfologia do terreno	258
4.	Riqueza espacial e perspectivas interrompidas	259
5.	Morfologia da Parcela	260
6.	Morfologia do Espaço Construído (a negro) na Morfologia da parcela	261
7.	Morfologia do Espaço Vazio (a negro) na Morfologia da parcela	262
8.	Classificação da morfologia da via	265
9.	Mobilidade – Rede de Transportes	266
10.	Cércea dos edifícios	268
11.	Relação do edifício com a via	269
12.	Morfologia funcional	270
13.	Localização das três unidades morfológicas da matriz medieval Q1, Q2 e Q3	272
14.	Dimensão do Lote da Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 1 Q1	273
15.	Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 1 Q1	274
16.	Dimensão do Lote da Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 2 Q2	275
17.	Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 2 Q2	276
18.	Dimensão do Lote da Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 3 Q3	277
19.	Unidade morfológicas da matriz medieval Quarteirão 3 Q3	278
20.	Localização dos equipamentos públicos.	280
21.	Equipamentos Públicos 1 – Igreja do Senhor de Matosinhos 2 – Mercado Municipal 3 – Teatro Constantino Nery	281
22.	Permanências e transformações no espaço urbano Mercado Municipal.	282
23.	Várias partes deste conjunto (Estrutura Medieval e Industrial), com características e identidade próprias	283
24.	Tecidos da Estrutura Urbana com Características e Identidades Próprias	284
25.	Síntese da estrutura Medieval	285
26.	Mancha da estrutura de matriz industrial 2007	286
27.	Vista Aérea da estrutura de matriz medieval 2007	287
28.	Vias adaptadas sobre a morfologia do terreno	288
29.	Morfologia da Parcela (Elemento morfológico – quarteirão)	290
30.	Morfologia do Espaço Construído (a negro) na Morfologia da parcela	291
31.	Morfologia do Espaço Vazio (a negro) na Morfologia da parcela	292
32.	Classificação da morfologia da via na Morfologia da parcela	295
33.	Avenida da República actualmente reestruturada com a ligação da linha de Metro	296
34.	Mobilidade – Rede de Transportes	297

35.	Espacialidade limitada e linhas rectas de grandes perspectivas	298
36.	Relação do edifício com a via	299
37.	Cércea dos edifícios	300
38.	Morfologia funcional	301
39.	Volumetria Edificada e as Altas Densidades	302
40.	Localização das três unidades morfológicas da matriz medieval. Q1, Q2 e Q3	303
41.	Dimensão do Lote da Unidade morfológica da matriz medieval. Quarteirão Q1 Q1	304
42.	Unidade morfológica da matriz medieval Quarteirão Q1 Q1	305
43.	Dimensão do Lote da Unidade morfológica da matriz medieval. Quarteirão Q2 Q2	306
44.	Unidade morfológica da matriz medieval. Quarteirão Q2 Q2	307
45.	Dimensão do Lote da Unidade morfológica da matriz medieval. Quarteirão Q3 Q3	308
46.	Unidade morfológica da matriz medieval. Quarteirão Q3 Q3	309
47.	Localização dos Equipamentos Públicos	310
48.	Localização da primeira unidade fabril em 1899 – a Real Vinícola	311
49.	Várias partes do Conjunto Urbano, com características e identidades próprias	312
50.	Síntese da Estrutura Industrial	313
51.	Mancha da estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno 2007	314
52.	Vista Aérea da estrutura de matriz do modelo de cidade do Movimento Moderno 2007	315
53.	Vias adaptadas sobre a morfologia do terreno	316
54.	Localização dos “Cul-de-sac”	318
55.	Morfologia dos “Cul-de -sac”	319
56.	Morfologia da parcela	321
57.	Morfologia do Espaço Construído na Morfologia da parcela	322
58.	Morfologia do Espaço Vazio na Morfologia da parcela	323
59.	Vista aérea do traçado do I.P.4 A importância e o significado do impacto urbano do corredor - I.P.4	324
60.	Classificação da morfologia da via	325
61.	Mobilidade - Rede de Transportes	327
62.	Relação do edifício com a via	329
63.	Cércea dos edifícios	330
64.	Morfologia funcional	331
65.	Heterogeneidade das tipologias construtivas	333
66.	Planta de localização dos Conjuntos Habitacionais a Custos Controlados	335
67.	Localização dos Conjuntos Habitacionais a Custos Controlados	336
68.	Conjunto Habitacional da Cruz de Pau 136 Fogos	337
69.	Conjunto Habitacional de Matosinhos 192/228 Fogos	338
70.	Conjunto Habitacional de Carcavelos 272 Fogos	339
71.	Conjunto Habitacional da Biquinha I 76 Fogos	340
72.	Conjunto Habitacional da Biquinha II 42 Fogos	341
73.	Conjunto Habitacional da Cruz de Pau 64 Fogos	342

74.	Conjunto Habitacional da da Biquinha III 42 Fogos.	343
75.	Conjunto Habitacional da Cruz de Pau 48 fogos	344
76.	Localização dos Equipamentos Públicos	346
77.	Síntese da estrutura de Matriz do Modelo de Cidade do movimento Moderno	347
78.	“Uma Porta da Cidade” de Matosinhos	348
79.	Vista Aérea da “Porta da Cidade” – Avenida Vilagarcia de Aroso	349
80.	Localização da Área Urbana de Génese Ilegal.	351
81.	Área residencial de génese ilegal 1958-1968	353
82.	Área residencial de génese ilegal 1970-1974	354
83.	Área residencial de génese ilegal 1995-2003	355
84.	Síntese Área residencial de génese ilegal	356
85.	Área dos Planos na Estrutura Urbana	358
86.	Mancha da Sobreposição dos Planos	359
87.	Síntese da mancha de usos	360
88.	Mancha dos Planos e Uso na Cidade do Movimento Moderno	362
89.	Planta de Localização dos Espaços Expectantes	363
90.	Planta de Localização dos Vazios Urbanos identificados	363
91.	Vazio Urbano 1	364
92.	Vazio Urbano 2	365
93.	Vazio Urbano 3	366
94.	Vazio Urbano 4	367
95.	Vazio Urbano 5	368
96.	Vazio Urbano 6	369
97.	Vazio Urbano 7	370
98.	Vazio Urbano 8	371
99.	Vazio Urbano 9	372
100.	Vazio de Cedência	374
101.	Vazio Infra Estrutural	375
102.	Vazio Verde	376

IV Conclusões de um percurso

1.	Relação entre o relevo e o traçado viário	381
2.	Análise da Matriz da parcela	382
3.	Análise da relação do edifício com a via	384

4.	Análise da cércea dos edifícios	385
5.	Análise dos usos Morfologia funcional	387
6.	Análise dos equipamentos públicos	388
7.	Análise da morfologia da via	390
8.	Análise da Mobilidade Rede de transportes	391

Transformação e permanência no espaço urbano de Matosinhos

1.	Planta de Localização dos Espaços urbanos de Matosinhos Fotografados- Transformações e Permanências	419
2.	1 Gaveto da rua Alfredo Cunha com a avenida D.Afonso Henriques	420
2.	2 Gaveto da rua Brito Capelo com a rua Tomaz Ribeiro.....	420
3.	3 Teatro Constantino Nery – avenida Serpa Pinto.....	421
3.	4 Rua Brito Capelo no cruzamento da rua do Conde de S. Salvador.....	421
4.	5 Capela Particular no Largo do Ribeirinho.....	422
5.	6 Rua de S. Roque – a parte superior da torre foi alterada.....	423
6.	7 Rua Dr. José Ventura.....	424
6.	8 Monumento ao Senhor do Padrão.....	424
7.	9 Gaveto da avenida Serpa Pinto com a avenida da República.	425
7.	10 Avenida D.Afonso Henriques com a rua do Godinho.....	425
8.	11 Rua de Brito Capelo.....	426
9.	12 Rua de Brito Capelo.....	427
10.	13 Rua de Brito Capelo	428
10.	14 Rua de Brito Capelo	428

Cronologia urbana

- | | |
|------|---|
| 1550 | Início da construção da Igreja do Sr. De Matosinhos |
| 1733 | Conclusão da Construção da Igreja do Sr. De Matosinhos. |
| 1835 | A Câmara reúne pela 1 vez numa casa da Rua da Ponte. (De referir que as anteriores reuniões dos julgados se realizavam no Mosteiro de Bouças). |
| 1853 | Cria-se a Vila de Matosinhos. |
| 1869 | Desaparecem as últimas marinhas na Foz do Rio Leça. |
| 1872 | Estabelecida a ligação com o Porto (O Americano na linha marginal). |
| 1874 | Construção da 2ª Fase da actual Rua do Godinho. |
| 1875 | Conclusão da linha de Caminho de Ferro de S. Gens. |
| 1880 | Instalam-se os primeiros armazéns de Salga e a Primeira fábrica de Conserva de Sardinha em Azeite |
| 1881 | Estabelecido o trânsito na ligação ao Porto. |
| 1884 | Início da construção do Porto de Abrigo.
Construção da Ponte de Ferro sobre o Leça.
Início da construção da rede de Iluminação Pública.
Fundação da Tinturaria Portuguesa. |
| 1885 | Inauguração da Iluminação Pública a Petróleo.
Pavimentação a macadame da actual Rua de Brito Capelo. |
| | Demolição do Hipódromo do Jockey Clube no Prado. |
| 1886 | Construção da Ponte de Madeira sobre o Rio Leça. |
| 1890 | O areal situado a Sul do Porto de abrigo passa a denominar-se Praia de D. Carlos |
| 1891 | Início do funcionamento da Iluminação a Gás a partir da Fábrica situada no Prado. |
| 1892 | Inauguração do Porto de Abrigo. |
| 1893 | Em Leça a Praia do Sinal passa a denominar-se Praia do Ingleses.
A linha do Caminho de Ferro de S.Gens passa a ser utilizada como ramal da Linha Porto-Póvoa- Famalicão. |

- | | |
|-------------|---|
| 1894 | Abertura das Ruas França Júnior, Álvaro Castelões e Rua Direita. |
| 1895 | Abertura da Estrada da Circunvalação. |
| 1896 | É elaborada por uma empresa francesa a “Planta de canalização para o Abastecimento de água da Vila de Matosinhos. |
| 1898 | Fusão das empresas de transporte, o Americano é substituído pelo carro eléctrico. Plano de Lício Guimaraes, que define a malha de expansão Sul de Matosinhos. Fundação da Tinturaria Luso – Francesa. |
| 1899 | Construção do Edifício da Companhia Vinícola Portuguesa. |
| 1900 | Fundação da Fábrica Lopes Coelho Dias.
Fundação da Fábrica Brandão Gomes.
Fundação da Sociedade de Fomento Industrial.
Fundação da Sociedade de Fomento Industrial (moagem de Cereais). |
| 1905 | Fundação da empresa Fabril Do Norte.
Fundação da Fábrica de Penas de Aço. |
| 1909 | Criado o Concelho de Matosinhos. |
| 1911 | Surto de greves nas fábricas de Matosinhos por solidariedade com as soldaduras de Setúbal |
| 1919 | Introdução do “cerco americano” na pesca da Sardinha |
| 1920 | Construção da Fábrica de Cordoaria de Leixões, em Leça da Palmeira. Inicia a laboração a Fábrica “Casas e Tomás” de correias para tecelagem mecânica. Fundação da “Serralharia Vulcano”. |

- | | |
|------|--|
| 1922 | Início da utilização das Embarcações a vapor na pesca.
Demolição da ponte de madeira sobre o rio Leça |
| 1924 | Construção da Refinaria Angola junto á Praia |
| 1925 | Inauguração da Iluminação Eléctrica |
| 1926 | Com o objectivo de enfrentar a crise de 1924 constitui-se a União dos Conserveiros, agrupando as empresas Lopes Coelho Dias, Pinhais, Lopes da Cruz e Dias Araújo. |
| 1928 | Construção da refinaria de Matosinhos . |
| 1934 | A Câmara Municipal de Matosinhos muda-se para um novo edifício na Rua Brito Capelo. |
| 1938 | Início da construção do novo esporão à entrada do porto de Leixões. |
| 1939 | José Abeijon Mora defende na revista “ conservas” a livre concorrência entre empresas. |
| 1941 | Inauguração do nove esporão á entrada do Porto de Leixões.
Inauguração da Doca nº1.
Os industriais de conserva sugerem a constituição de um grémio autónomo. |
| 1942 | Início da instalação da Fábrica de Leveduras Gist-Brocades. |
| 1944 | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, da autoria do Arqtºs Moreira da Silva. |
| 1946 | A Companhia Portuguesa de Siderurgia inicia em Leça da Palmeira a construção de uma fábrica para produção de folha de flandres para embalagens de conservas, posteriormente o investimento é abandonado. |
| 1948 | A Fábrica de Conservas Adão Polónia inicia a implementação dos sistemas Massó”, um processo de racionalização da produção resultante da produção resultante numa economia de 15% de mão de obra e de 40% de sal. |
| 1949 | Conclusão da construção do “Bairro dos Pescadores” na vila de Matosinhos. |
| 1952 | 2ª Fase da instalação da Fábrica de Leveduras Gist- Brocades.
Inauguração do Mercado Municipal.
Início da instalação de depósitos de combustíveis da Shell, Sonap e Bp. |

CRONOLOGIA URBANA

4

- | | |
|-------------|---|
| 1955 | Criação da escola Técnica Industrial e Comercial.
Início da actividade do Aeroporto de Pedras Rubras. |
| 1957 | Início das obras da Doca nº2 do Porto de Leixões.
Início das obras do viaduto no Topo norte do Porto de Leixões.
Demolição da Ponte Românica do Rio Leça. |
| 1958 | Ampliação do "Bairro dos Pescadores" |
| 1962 | Inauguração da Ponte Móvel no Porto de Leixões. |
| 1963 | Plano da zona Sudeste.
Plano de Alinhamentos e Cérceas da Avenida da República.
Plano de Alinhamentos e Cérceas da Rua Brito de Capelo. |
| 1966 | Plano Geral Regulador do Concelho da autoria do Arqtº Arménio Losa. |
| 1969 | Plano de Urbanização da Praia de Matosinhos e do Senhor do Padrão da autoria do Arqtº António Menezes. |

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos

Figura 1.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos

- 01 | GAVETO DA RUA ALFREDO CUNHA COM A AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES
- 02 | GAVETO DA RUA BRITO CAPELO COM A RUA DO GODINHO
- 03 | TEATRO CONSTANTINO NERY _ AVENIDA SERPA
- 04 | RUA BRITO CAPELO NO CRUZAMENTO DA RUA DO CONDE SALVADO
- 05 | CAPELA PARTICULAR NO LARGO DO RIBEIRINHO
- 06 | RUA DE S.ROQUE _ A PARTE SUPERIOR DA TORRE FOI ALTERADA
- 07 | RUA DR. JOSÉ VENTURA
- 08 | MONUMENTO AO SENHOR DO PADRÃO
- 09 | GAVETO DA AVENIDA SERPA PINTO COM A AVENIDA DA REPÚBLICA
- 10 | AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES COM A RUA DO GODINHO
- 11 | RUA BRITO CAPELO
- 12 | RUA BRITO CAPELO
- 13 | RUA BRITO CAPELO
- 14 | RUA BRITO CAPELO

Fonte:

Ortofotomapa e Cartografia Digital de 2007 da Câmara Municipal de Matosinhos expressamente trabalhada para este estudo.



Figura 2.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos



1 | Gaveto da Rua Alfredo Cunha com a Avenida D. Afonso Henriques



Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora



2 | Gaveto da Rua Brito Capelo com a Rua do Godinho

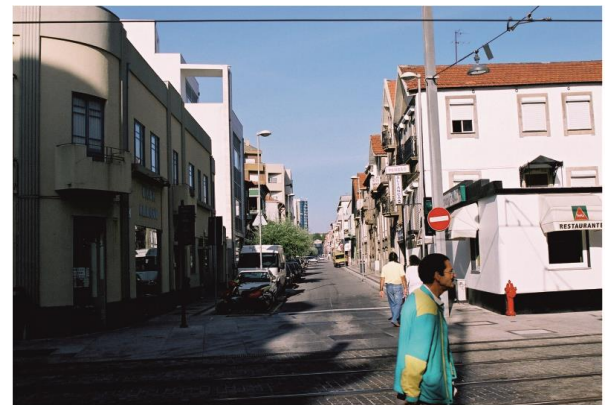


Figura 3.

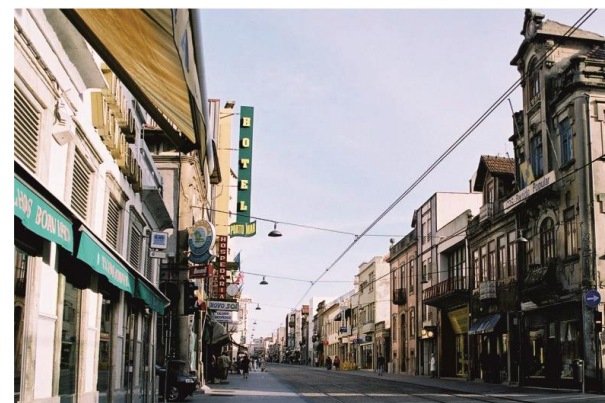
Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos



3 | Teatro Constantino Nery – Avenida Serpa Pinto



4 | Rua Brito Capello no cruzamento da Rua do Conde Salvador



Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora

Figura 4.

Transformação e Permanências no Espaço
Urbano de Matosinhos

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico

Municipal de Matosinhos

Fotografias da Autora



5 | Capela particular no Largo do Ribeirinho

Figura 5.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora



6 | Rua de S. Roque – A parte superior da torre foi alterada

Figura 6.
Transformação e Permanências no Espaço
Urbano de Matosinhos



7 | Rua Dr. José Ventura



Fonte:
Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico
Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora



8 | Monumento ao Senhor do Padrão



Figura 7.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos



9 | Gaveto da Avenida Serpa Pinto com a Avenida da República



10 | Avenida D. Afonso Henriques com a Rua do Godinho

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora

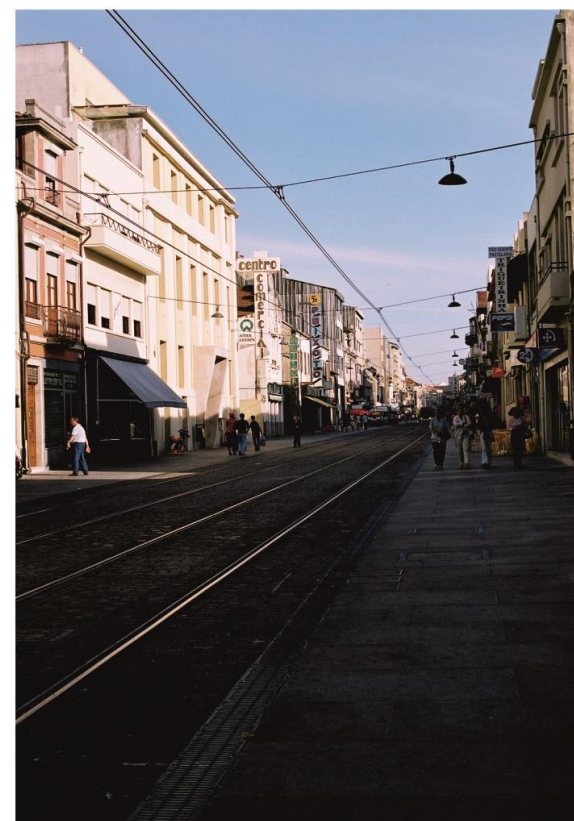
Figura 8.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos

Fotografias da Autora



11 | Rua Brito Capelo

Figura 9.

Transformação e Permanências no Espaço
Urbano de Matosinhos

Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico
Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora



12 | Rua Brito Capelo

Figura 10.

Transformação e Permanências no Espaço Urbano de Matosinhos



13 | Rua Brito Capelo

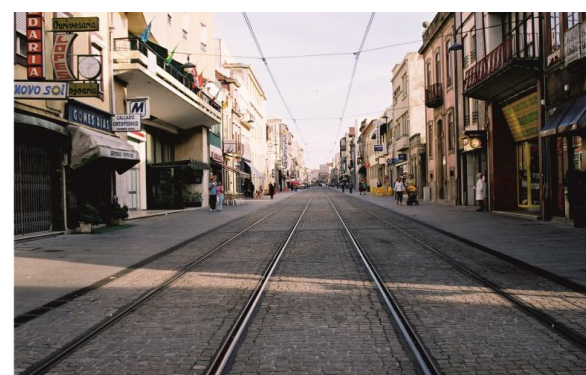


Fonte:

Fotografias cedidas pelo Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
Fotografias da Autora



14 | Rua Brito Capelo



Anexos

ANEXO 1

Regulamento da Unidade de Vizinhança

A fixação das regras e regulamentos complementares do plano depende da orientação a adoptar pela Câmara quanto aos métodos de realização e, especialmente, quanto à política do terreno.

Se, como se preconiza, o Município se assegurar previamente do controlo sobre as áreas a urbanizar - por compra ou expropriação das propriedades particulares - não precisará de impor a terceiros outras regras, que não sejam as das condições normais de venda em haste pública, adaptadas a cada caso conforme as circunstâncias. Assim, só para os casos e locais onde não é possível nem vantajoso proceder à expropriação, será indispensável estabelecer medida de respeito e obediência ao Plano de Urbanização.

Na actual fase de planificação geral não destinada ainda à execução, importa sobretudo definir as regras ou sugestões que devem presidir à elaboração dos planos parciais de cada uma das Unidades de Vizinhança.

As regras que se seguem têm, para além deste objectivo, apenas o de evitar que se agravem as dificuldades que possam opor-se à realização integral da urbanização projectada.

1.1 - Não é permitida a construção de novos edifícios dentro da zona abrangida pelo plano antes da elaboração e aprovação superior do plano parcial de urbanização do respectivo sector.

1.2 - Nos arruamentos existentes, a conservar sem alteração de traçado, onde as faixas marginais já estão devidamente edificadas, poderá consentir-se a construção de novos edifícios de habitação, mas somente nos casos onde o parcelamento do terreno já tiver sido efectuado à data da entrega deste plano.

1.3 - Não serão consentidos novos parcelamentos de terrenos que tenham por objectivo a venda a terceiros para a construção de edifícios.

1.4 - Nos terrenos servidos por arruamentos ou caminhos cuja alteração ou supressão é recomendada ou sugerida pelo plano, nas

suas peças desenhadas ou escritas - a construção apenas será autorizada, a título precário, a terminar com o início da execução do sector em que se integra.

1.5 - Nas áreas reservadas para a construção do centro principal, qualquer construção terá de se subordinar ao projecto de conjunto a elaborar oportunamente.

2.1 - Nos sectores onde a urbanização já foi iniciada e se orienta por planos superiormente aprovados, as construções continuarão sendo permitidas, desde que se subordinem as directrizes deste plano e não prejudiquem o desenvolvimento futuro do respectivo sector.

2.2 – A urbanização por iniciativa particular paralela à iniciativa oficial, só excepcionalmente poderá ser admitida e com a condição de se apoiar em planos bem concebidos e perfeitamente integrados na respectiva Unidade de Vizinhança previamente aprovados.

2.3 - A aprovação dos planos de urbanização de iniciativa particular e todas nas licenças a conceder para a construção de arruamentos e edifícios, exige como condição prévia, a demonstração de que não haverá impedimento para a realização simultânea, ou posterior, dos equipamentos mínimos do sector.

3.1 – Fora do sector para esse fim reservado, não serão em caso algum consentidas construções de carácter industrial, oficial ou destinadas a armazéns de retém.

3.2 - Nas áreas livres dos parques poderão consentir-se edificações de pequeno vulto, a realizar por iniciativa particular quando esta tiver por objectivo a exploração de um serviço ou actividade de interesse colectivo, de utilidade para um largo sector da população. Mas não serão autorizadas senão depois de completos os arranjos previstos para o local que podem compreender, inclusivamente, profundas alterações dos níveis ou relevo.

4.1 - A estruturação interna dos planos parciais das Unidades de Vizinhança apoiar-se-á nos dois sistemas de circulação com base no sistema de circulação pedestre. É ao longo deste sistema que se deverão estabelecer as frentes comerciais.

4.2 - Os equipamentos de utilização não permanente ou que requerem instalações de maior desenvolvimento poderão deslocar-se para sectores com características ou ambiente mais adequados.

4.3 – Os edifícios afastar-se-ão, tanto quanto possível, dos arruamentos de circulação mecânica para os quais não deverão normalmente ser servidões directas.

4.4 – Salvo nos casos onde a residência individual, isolada ou de faixa continua, for a única solução viável para a edificação, os terrenos em que se implantam os edifícios não deverão ser vedados e excluídos dos logradouros públicos.

4.5 – A vedação dos terrenos só será admitida, para além dos casos referidos no número anterior, para o encerramento de recintos com funções especificadas que exijam vigilância e controle ou de aceso reservado.

5.1 – O relevo do terreno deverá explorar-se convenientemente para a valorização dos panoramas e da paisagem, com a criação de varandas, miradouros e esplanadas, ligadas de preferência, ao sistema de circulação pedestre.

5.2 – No dimensionamento dos parques de estacionamento convém considerar os espaços de reserva que permitam futuras ampliações, dado o continuo aumento do número de veículos em circulação e a sua acessibilidade a cada vez mais numerosas camadas da população.

ANEXO 2

O autor parte do princípio que todos os terrenos à face dos arruamentos existentes e numa profundidade de 40 metros possuem o direito à edificação de uma frente, que é a frente do terreno, com uma profundidade média de 14 metros e uma altura de 5 pisos; para a definição de um índice de ocupação que é o coeficiente entre a área coberta total (frente x 14m x 5 pisos) e a área do terreno na faixa de construção (frente x 40 m de profundidade). Determina-se assim o índice de ocupação com um valor de 1,75 que é o direito de construção de propriedade com frente para arruamentos existentes, devidamente definidos e pavimentados, excluindo os caminhos ou servidões. Nos terrenos interiores atribuíam-se uma valorização de 1/5 da dos terrenos exteriores. O índice de edificação será aqui de 0,35 (1,75/5).

Ficava assim estabelecido o direito actual de cada proprietário a manter após a aprovação do Plano de Urbanização, uma vez que a iniciativa cabe ao Município e não ao particular, e a localização dos edifícios, deixando o alinhamento existente, passam a seguir a implantação estudada no Plano de Urbanização da Unidade de Vizinhança.

Conclui-se que todo o direito à construção que exceda estes limites se transferisse para o Município que passava a poder dispor deles para venda em hasta pública e com os lucros adquiridos fazer face às despesas do equipamento da Unidade de Vizinhança (arruamentos, arborização, edifícios escolares...) Desta forma ficavam salvaguardados os interesses privados e os do Município sem a necessidade de recorrer a expropriações.

As Áreas Residenciais destinava-se exclusivamente à fixação de habitação e de um equipamento que a servisse directamente

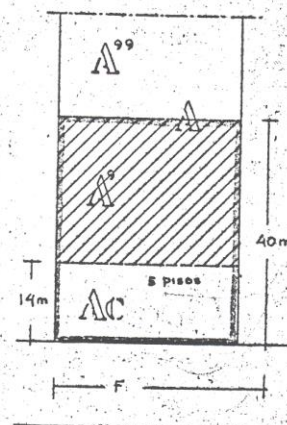
“A autorização da construção fica condicionada à prévia execução pela Câmara Municipal, dos arruamentos, redes de abastecimento de água, esgotos e energia eléctrica; igualmente ficara sujeita, quando necessária, ao prévio reajustamento das propriedades existentes. A Câmara Municipal cobrar-se-á antecipadamente das despesas assumidas com estes encargos.”

“A habitação autorizada terá normalmente a cêrcea equivalente a 5 pisos de habitação. O r/c ficará elevado de 1 metro em relação à cota mais alta do terreno em que se situa.”

“Sempre que o desnível do terreno o permita será obrigatória a inclusão de garagens no perímetro do edifício.”

Am. One

INDICES DE OCUPAÇÃO DOS TERRENOS



A = área da totalidade do terreno

A' = área do terreno na faixa de construção (frente X 40 de profundidade)

A'' = área do terreno restante (interior)

AC = área coberta com 5 pisos
(F X 14 X 5 pisos)

I índice de edificação (frente)

$$\frac{AC}{A} = 1,75$$

I' índice de edificação (interior)

$$\frac{I}{5} = 0,35$$

“Os anexos normais de habitação, individuais ou colectivos de iniciativa particular, somente serão permitidos quando incluídos no perímetro fixado para a edificação.”

“Para além deste perímetro apenas se poderão estabelecer serviços ou anexos de interesse geral ou iniciativa oficial.”

“Constituem anexos normais de habitação além das garagens, os compartimentos para arrumos, lavandarias, estendais, instalações de portaria e depósitos de lixo, com exclusão de quaisquer dependências para a criação de animais.”

“Entendia-se por *Equipamento* da “Unidade de Vizinhança” as escolas, o comércio local, o pequeno artesanato, os serviços de apoio, oficinas, “ateliers”, consultórios e escritórios e as garagens colectivas quando directamente relacionadas com a habitação da Unidade de Vizinhança.”

“As escolas, pré-primária e primária, são de iniciativa oficial.”

“O pequeno artesanato, constituído pelo sapateiro, serralheiro – latoeiro, electricista, carpinteiro, só pode ser exercido no sector comercial. Estas oficinas só serão autorizadas desde que não produzam ruídos, trepidações ou cheiros.”

“O sector comercial, incluído o pequeno artesanato e as garagens colectivas estação de serviço e recolhas seguirão a implantação estudada para esse fim nos desenhos apresentados.”

“Os “ateliers” de costura, alfaiataria, cabeleireiros, os consultórios e os escritórios são apenas autorizados no primeiro andar dos edifícios da habitação junto do sector comercial.”

“Não são autorizadas as instalações de indústria, os armazéns e o comércio não directamente relacionado com as necessidades quotidianas da Unidade de Vizinhança.”

“As *zonas livres* são abandonadas ao domínio público e são as áreas de terreno não cobertas pelos edifícios de habitação ou comercio, definidos no Plano.”

“A concessão de licenças é condicionada a esta cedência prévia.”

“Não poderão ser destruídas as árvores senão aquelas que possam impedir a construção ou prejudicá-la por excessiva proximidade.”

“A terra vegetal, aquando de escavações ou quaisquer movimento de terras, será arrumada em local adequado para a sua utilização no ajardimanento subsequente. Nenhuma terra vegetal ficará soterrada com aterros e nenhuma será perdida ao abrirem-se as fundações ou sob o estaleiro das obras.”

“O ajardinamento e a pavimentação junto dos blocos numa extensão equivalente a duas vezes da área de implantação são da conta do proprietário executados por intermédio da Câmara, que se cobrará antecipadamente das respectivas despesas.”

Direito de construção

“O direito de construção para propriedades com frente para arruamentos existentes bem definidos e pavimentados e considerando apenas a profundidade de 40 metros é de 1,75 vezes a área do terreno.”

“O direito de construção para terrenos inferiores é de 0,35 vezes a área do terreno.”

“Os direitos sob a restante edificação reverterão a favor do Município.”

“Nos casos de cedência ao direito de optar pelos locais de edificação quando estiverem previstos mais do que um edifício dentro dos limites da propriedade.”

“A edificação respeitará a implantação estabelecida no Plano, salvo os casos devidamente justificados que deverão merecer a aprovação prévia da Câmara Municipal depois de ouvidos os seus técnicos superiores.”

Projectos de conjunto

“Os edificios integrados numa mesma frente em ala contínua terão de demonstrar a integração em prédios existentes ou futuros (cornijas, materiais de revestimento,...)”

“O nível dos pavimentos em r/c é o fixado nos desenhos, podendo admitir-se alterações somente em casos justificados.”

“A Câmara reserva-se o direito de sugerir alterações aos projectos ou de propor a solução adequada a cada caso.”

DIREITO DE CONSTRUÇÃO

Paulo

